Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 29 / 28. JUNI 2023

WRC Kenia: Vierfach-Sieg für Toyota

Ogier gewinnt Safari-Krimi

DTM in Zandvoort

Siegerpokale für Engel und Feller

Formel E in Portland

Cassidy jubelt bei Bummel-ePrix

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 29

MotoGP in Assen

Bagnaia auf WM-Kurs, KTM mit Pech

IMSA in Watkins Glen

Erster BMW-Erfolg dank Porsche-Strafe

F1-Interview: James Allison

Wann siegen die Silberpfeile wieder?

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit Mercedes-Technikchef James Allison **S. 4**
Formel 1 Nachwuchssorgen als Schumacher-Chance? **S. 6**
Formel 1 Kommentar zu Verstappen und aktuelle News **S. 8**
Formel E Nick Cassidy gewinnt bei der Portland-Premiere **S. 10**
Sportwagen BMW feiert ersten IMSA-Sieg in Watkins Glen **S. 12**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 16**
Rallye-WM Toyota bejubelt einen Vierfachsieg in Kenia **S. 18**
Rallye-WM WRC2: Kajetanowicz vor dominantem Solberg **S. 22**
Rallye-WM Weitere Hintergründe, Aus dem Servicepark **S. 23**
DTM Zandvoort: Engel und Feller feiern Start-Ziel-Siege **S. 24**
DTM Ergebnisse Zandvoort und weitere Hintergründe **S. 26**
Tourenwagen Neue Elektro-Klasse, NASCAR und mehr **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Bagnaia geht mit einem Assen-Sieg in die Pause **S. 30**
MotoGP Weitere Hintergründe, Ergebnisse aus Assen **S. 32**
Moto2-WM Dixon gewinnt, Acosta verkürzt weiter **S. 34**
Moto3-WM Nuller für Holgado und Masiá triumphiert **S. 36**
Straßensport Alt und Mikhalchik holen IDM-Siege in Most **S. 38**
Straßensport Sidecar-WM und IDM Supersport **S. 39**
Straßensport Alles weitere zum IDM-Wochenende in Most **S. 40**
Offroad Speedway-WM Gorzow und Langbahn La Réole **S. 41**
Motocross-WM Febvre hadert in Indonesien trotz GP-Sieg **S. 42**

Leserservice:

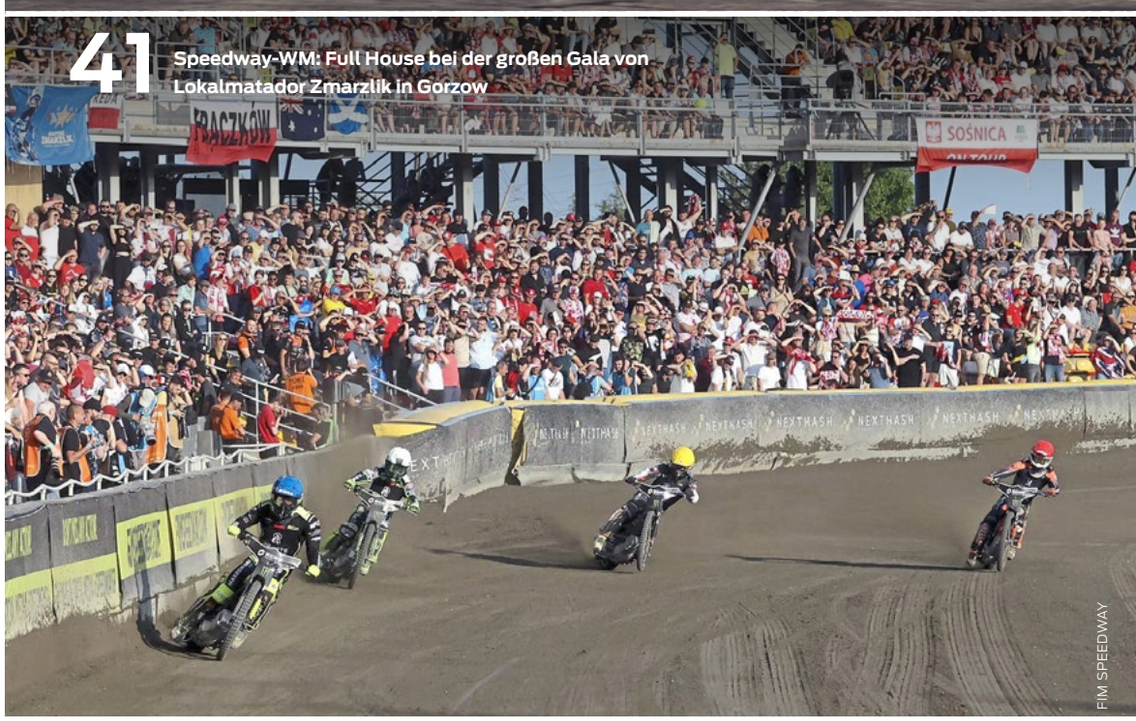
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

HOCHZWEI

24 DTM in Zandvoort: Maro Engel bescherte der Mamba und dem Landgraf-Team den ersten DTM-Triumph

PORSCHE

10 Formel E in Portland: Bei der Premiere in Oregon gab es Energiesorgen, Action und eine empfindliche Strafe


FIM SPEEDWAY

41 Speedway-WM: Full House bei der großen Gala von Lokalmatador Zmarzlik in Gorzow

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Spätestens mit der Einführung der neuen Gen3-Autos wurden die Rennen der Formel E vollends zum Dauer-Chaos. Die E-Serie hat zwar gute Gründe, aber …

Ich verstehe den Frust vollkommen. Nach jedem Rennen der Formel E starre ich entgeistert auf meine Notizzettel, die angesichts von krakeligen Symbolen, farbigen Markierungen und meiner Arzt-Handschrift genauso gut abstrakte Kunst sein könnten. Dabei schießt mir immer derselbe Gedanke durch den Kopf: Wie zum Teufel soll ich dieses heillose Chaos bitte halbwegs verständlich zusammenfassen und erklären? Vor allem, da ich eh immer notorisch lange an meinen Texten feile. Die Antwort ist bitter: gar nicht. Wie absurd der aktuelle Sport der einzig relevanten Elektro-Serie der Welt ist, zeigen zwei Zahlen. Beim Debüt auf der permanenten Rennstrecke in Portland (Oregon) gab es 403 Überholmanöver, also 12,6 pro Runde. Meine Formel-1-Kollegen haben hinsichtlich ihres letzten Rennens in Kanada nachgerechnet. Dort gab es in mehr als doppelt so vielen Runden putzige 16. Natürlich sind das 350-kW-Birnen und 1000-PS-Äpfel – aber Sie sehen das grundsätzliche Problem. Selbst von guten Dingen kann es zu viel geben.

Nun könnte ich auch ganz simpel und wohl ohne Ihre Widerrede die Formel E in die Elektroherd-Pfanne hauen. Chaos, Irrsinn und überhaupt! Doch wie so häufig bietet es sich an, kurz einen Schritt nach hinten zu treten, um das Gesamtbild besser zu verstehen. Denn der Hauptgrund für das Überholfeuerwerk ist schlichtweg die DNA der Serie. Ihre Philosophie besagt, dass das Begrenzen von Energie Relevanz für die Straße und Unterhaltung für Fans verbindet. Die Autos könnten ohne Probleme noch etwas länger fahren. Bei dem gerne mit Schadenfreude beklatschten Ausrollen ohne Energie handelt es sich nämlich um einen Mythos. Schwört mir zumindest in aller Regelmäßigkeit das Fahrerlager. Tragisch ist dabei, dass die Formel E ihn nie richtig auflösen konnte oder wollte.

Sicher werden nun einige argumentieren, dass der Ansatz falsch sei. Im Rennsport gehe es doch schließlich um das Maximum, das Limit und den Grenzwert. Sowohl die Historie als auch die Gegenwart haben aber genug gute Gegenbeispiele wie das Verbrauchslimit der Gruppe C oder die Durchflussmengenbegrenzer. Das Problem der Formel E ist viel mehr, dass sie sich fast sklavisch an eine Energiekastration hält, die mit der technisch endlich spannenden Gen3 wunderbar hätte reformiert und flexibilisiert werden können. Aus Windschattenschlachten wurde stattdessen ein kollektives Schleichen mit Prügelattacken und aus dem Pole-Sitter der größte Depp. Die zunehmende Kritik der Piloten an der energiesparenden, gefährlichen Mini-Pace muss ein Warnsignal sein, dass vermeintliche Action nicht alles sein kann. Denn mit den geplanten Leistungssteigerungen der Zukunft führt das Denken der Offiziellen noch mehr zum Zirkus auf vier Rädern. Im Zweifel könnte man die Rennen ja wieder etwas kürzer machen, da bräuchte ich auch nicht so viele Notizzettel.

Philipp Körner
Redakteur

40 **IDM SSP 300 in Most: Kawasaki-Team Füsport feiert einen Doppelerfolg**

EISELE

MSa-Paddock

REKORDSTARTERFELD AM GLEN
Das IMSA-Langstreckenrennen in Watkins Glen robbt sich langsam an die Giganten Daytona und Sebring heran: Mit 57 Autos verzeichnete man einen neuen Starterrekord, insgesamt starteten in drei Tagen über 190 Rennwagen am Glen.

AN DER NORDSEEKÜSTE …
Die zweite Saisonstation der DTM führte den Tross nach Zandvoort. Redakteur Michael Bräutigam nahm die Chance wahr, in der Startaufstellung letzte Eindrücke vor dem Rennen zu sammeln.

ALTERSLOS IN AFRIKA
2022 lud Imbiss-Chefin Lucy Kinuthia Rallye-Reporter Markus Stier bei der Safari-Rallye zum Lammspieß ein. Beim Revival in Kikopey sagte sie: „Du bist kein bisschen gealtert." Lucy, was willst du trinken?

MITTENDRIN STATT NUR DABEI
MSa-Reporter Imre Paulovits wohnte während der TT-Woche in Assen im Stadtzentrum und bekam so die Motorrad-Paraden und Partys aus nächster Nähe mit – mit allen damit verbundenen Vor- und Nachteilen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XPB

Mercedes-Technikchef James Allison erzählt im Gespräch mit uns, wo das Upgrade besser ist, warum es keine B-Version ist, warum die Form der Seitenkästen keine Rolle spielt und wann man Red Bull schlagen kann.

Von: **Michael Schmidt**

Das Upgrade des Mercedes W14 hat nun drei Rennen abgespult. Sind Sie zufrieden damit?
Das Upgrade hat mehr oder weniger das erfüllt, was wir uns von ihm erwartet haben. Ich glaube, der Grund, warum Toto vorsichtig mit seinem Urteil ist, liegt darin, dass dieses Upgrade weit davon entfernt ist, komplett zu sein. Es hat das Auto in mittelschnellen und schnellen Kurven verbessert, aber es hat noch Schwächen in langsameren Ecken. Leider gibt es viele davon auf den Strecken, die noch anstehen. Solange wir nicht alle Aspekte des Autos verbessern, werden wir nicht wettbewerbsfähig sein.

Wie viele Rennen brauchen Sie, um sagen zu können, ob Mercedes auf dem richtigen Weg ist oder nicht?
Um ehrlich zu sein, denke ich gar nicht mehr über dieses Paket nach, sondern schon über das nächste. Wir waren uns ziemlich sicher, dass wir mit diesem Paket ein bis zwei Zehntel näher dran an der Spitze sein werden, aber wir brauchen noch einige Upgrades mehr, bis wir wirklich wettbewerbsfähig sind. Der Entwicklungszustand, in dem sich das Auto jetzt befindet, ist für uns schon Geschichte. Es ist das Fundament für die nächsten Schritte.

Wie viele der Schwächen der älteren Version des Autos haben Sie bis jetzt kuriert?
Das Auto ist etwas stabiler auf der Bremse. Die Vorderräder blockieren beim Bremsen nicht mehr so oft. Das Heck ist immer noch zu instabil. Es sieht nur besser aus, weil wir Abtrieb dazugewonnen haben. Damit sind die Auswirkungen dieses Problems geringer. Wir haben auch noch nicht genug Traktion. Und das Auto ist immer noch ein bisschen zu unhandlich in langsamen Kurven.

Gipfeltreffen der Technikchefs: Pierre Waché (Red Bull), Dan Fallows (Aston Martin) und James Allison (Mercedes)

WILHELM

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Es gibt keinen Grund, nicht zu gewinnen“

Sie weigern sich, trotz der massiven Umbauten von einer B-Version zu sprechen. Was rechtfertigt Ihrer Meinung nach das Etikett B-Version?
Das würde ich auch gerne wissen. Wir bauen das Auto permanent um. Ich weiß nicht, ab wann es gerechtfertigt ist, einen Buchstaben des Alphabets hinter die Typbezeichnung zu hängen.

Dieser Entwicklungsschritt aber war sichtbar größer als normal?
Ja schon, aber Ingenieure denken nicht in diesen Kategorien. Wir versuchen nur, das Auto besser zu machen, im Rahmen dessen, was möglich ist. Große Änderungen am Monocoque waren nicht möglich, und es ist auch unwahrscheinlich, dass wir die Anlenkpunkte der Hinterradaufhängung verändern. Die sind zu sehr in Stein gemeißelt.

Hätten Sie das Chassis geändert, wenn es keine Budgetdeckelung gäbe?
Nein. Das ist mitten in der Saison zu aufwendig. Man kann manchmal ein leichteres Chassis aus den bestehenden Karbonformen bauen, aber die Geometrie zu ändern wäre Selbstverstümmelung. Es würde von wichtigeren Dingen ablenken.

Werden Sie nächstes Jahr ein neues Chassis bauen? Lewis Hamilton hat sich ja beschwert, dass das Cockpit beim Mercedes nach seinem Geschmack zu weit vorne platziert ist.
Lewis mag das Fahrverhalten des Autos nicht. Und er sitzt im Vergleich zu früher in einer anderen Position. Ob das eine mit dem anderen zusammenhängt, mag ich nicht beurteilen. Ich hatte mit Lewis einige Gespräche darüber. Ich glaube nicht, dass die Sitzposition ein großer Faktor für die Probleme ist, die er mit dem Auto spürt. Es geht hier ja nicht um 20 Zentimeter. Lewis ist schon Autos gefahren, bei denen er noch weiter vorn gesessen ist. Wo er recht hat, ist seine Kritik an der Straßenlage des Autos. Es ist unsere Aufgabe, diese Schwäche abzustellen. Denn das ist Rundenzeit. Wenn wir die Sitzposition ändern, dann aus vielen anderen Gründen und nicht, weil wir glauben, dass das allein alle Probleme für Lewis löst.

„Alles, was wir am Auto geändert haben, hätten wir auch mit den alten Seitenkästen geschafft. Sie waren nicht der Grund für unsere Probleme.“

James Allison

Wenn man aufholen muss wie Mercedes im Moment, wie stark funkt einem da der Kostendeckel dazwischen?
Es wäre wirklich einschränkend, wenn wir das einzige Team mit einem Kostendeckel wären. So aber ist die Entwicklungsgeschwindigkeit im Feld generell langsamer als früher. Das kann manchmal frustrierend sein, weil die Liste deiner Ideen größer ist als dein Geldbeutel. Das hat aber keinen großen Einfluss darauf, wie schnell du aufholen kannst, weil es deinen Gegnern nicht anders geht.

Warum spielt die Form der Seitenkästen nicht die große Rolle für die Verbesserung des Autos?
Alles, was wir am Auto geändert haben, hätten wir auch mit den alten Seitenkästen geschafft. Es gibt da kein Geheimnis. Wir haben nicht irgendetwas verschlafen. Die Form der Seitenkästen oder besser der Motorabdeckung hat nichts damit zu tun, was wir mit dem Unterboden oder der Vorderachse gemacht haben. So wenig wie die Geometrie der Seitenteile den Erfolg von Red Bull erklärt, so wenig waren unsere alten Seitenkästen der Grund für unsere Probleme. Sie werden bald nicht mehr von den Seitenkästen sprechen. Die alte Form wird dann nur noch eine entfernte Erinnerung sein.

Manche schreiben den Erfolg des Red Bull der Tatsache zu, dass die ihr Auto so tief wie möglich fahren können, ohne Bouncing zu bekommen. Ist das zu einfach gedacht?
Ja, ich glaube, das ist zu simpel und wird der Qualität nicht gerecht, die in diesem Auto steckt. Ich glaube nicht, dass Red Bull viel tiefer fährt als der Rest des Felds. Ich glaube auch nicht, dass sie weniger vom Bouncing betroffen sind als andere. Sie haben einfach ein sehr effizientes Auto, das viel Abtrieb bei geringer Heckflügelanstellung generiert. Und sie haben ein Kurvenverhalten, das den Fahrern mehr Vertrauen gibt, als es bei uns der Fall ist. Ich sehe keinen Grund, warum wir uns nicht in diese Richtung bewegen sollten.

Wenn der Red Bull gar nicht so tief fährt, wie viele vermuten, warum produziert er dann auf den Geraden so viele Funken?
Das haben wir hauptsächlich am Anfang der Saison erlebt, wo sie auf gewissen Strecken viel früher auf den Geraden aufgesetzt haben als andere Autos. Im Moment beobachten wir das nicht mehr.

Ist es mit diesen Autos schwieriger, eine gute Korrelation zwischen Windkanal und Realität zu finden?
Generell nein, aber mit dem Phänomen des Bouncings haben wir festgestellt, dass die Werkzeuge, die jeder in der Fabrik hat, nicht geeignet waren, dieses Problem nachzustellen und vorherzusagen, wann und wo es auftritt. Im Windkanal können wir das Modell nur in einem bestimmten Maß einrichten, und das ist weit weg von dem Bereich, in dem das Bouncing auftritt. Mit der CFD-Simulation stößt man schnell an numerische Grenzen, wenn man aerodynamische Instabilität nachstellen will. Wir fischen also mit unseren Werkzeugen ein bisschen im Trüben und müssen uns auf unser Wissen und unsere Erfahrungen verlassen, um vorherzusagen, wann das Bouncing auftritt. Es ist bei bestimmten Voraussetzungen unvermeidbar. Eine Strecke wie Montreal verlangt wegen der langsamen Kurven wenig Bodenfreiheit. Es gibt lange Geraden und viele Bodenwellen. Da schüttelt es alle Fahrer durch, weil das Auto auf der Straße aufsetzt. Es gibt keine Werkzeuge, die das verhindern können.

Der Mercedes funktioniert am Sonntag besser als am Samstag. Bei anderen Autos ist das umgekehrt. Steckt das in der DNA der Fahrzeuge?
Wir konstruieren unsere Autos mit dem Ziel, die Reifen im Rennen im richtigen Temperaturfenster zu halten. Für uns ist das Renntempo viel wichtiger, um Titel zu gewinnen, als der Speed auf eine Runde. Es wäre natürlich schön, beides zu haben, aber wenn man sich für eine Richtung entscheiden muss, dann die für das Rennen. Auf den meisten Rennstrecken ist das von Vorteil. Wir leiden manchmal in der Qualifikation darunter, weil wir auf der kühleren Seite des Fensters liegen.

Wann können wir erwarten, dass Mercedes die Red Bull eingeholt hat?
Ich sage es auch intern immer wieder: Es gibt keinen Grund dafür, dass es nicht schon diese Saison passiert, solange wir in der Lage sind, unser Auto weiter zu verbessern. Die Herausforderung ist, das zu schaffen und gleichzeitig genug Wissen aufzubauen, dass wir es nächste Saison von Anfang an können. ■

James Allison

Geburtstag: 21.02.1968
Geburtsort: Louth
Herkunftsland: England

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nachwuchssorgen

Die Formel 1 kämpft aktuell mit einem Nachwuchsproblem. In den Juniorserien drängt sich niemand so richtig auf. Und der aktuelle Rookie-Jahrgang kämpft noch mit Problemen. Das könnte die Chance für Mick Schumacher sein.

Von: **Tobias Grüner**

Das Podium beim Grand Prix von Kanada stand sinnbildlich für die aktuelle Formel 1. Max Verstappen, Fernando Alonso und Lewis Hamilton holten sich die Pokale 381 bis 383 ab. Insgesamt kommt das Weltmeister-Trio auf 853 Einsätze in der Königsklasse. So faszinierend es ist, die alte Generation auf höchstem Niveau kämpfen zu sehen, so beunruhigend ist es, dass in den vergangenen Jahren kaum noch ein Nachwuchsfahrer richtig eingeschlagen ist.

Die Rookie-Generation 2019 war die letzte, die für einen kleinen Hype sorgen konnte. Lando Norris, George Russell und Alex Albon stiegen gemeinsam aus der Formel 2 in die höchste Spielklasse auf. Aber auch dieses talentierte Dreierpack kommt in gut vier Saisons gerade einmal auf einen Sieg. Seitdem wurde kaum noch ein Pilot befördert, dem man die Fähigkeiten zutraut, irgendwann Weltmeister zu werden.

Alpha-Tauri-Teamchef Franz Tost bittet darum, den Youngstern mehr Zeit zu geben: „Eine Formel-1-Lehre dauert drei Jahre“, erklärt der Chefausbilder im Red-Bull-Imperium. Als Beispiel nennt der Österreicher Yuki Tsunoda, der sich nach einer schwierigen Anfangsphase mittlerweile etabliert hat. „Man darf von einem jungen Piloten nicht erwarten, dass er gleich alles versteht. Die moderne Formel 1 ist unheimlich kompliziert. Erst wenn alles in Fleisch und Blut übergegangen ist, zeigt sich das wahre Potenzial eines Fahrers.“

Den Aufwand, junge Piloten ordentlich auszubilden, können sich die Formel-1-Teams heute aber kaum noch leisten. Haas-Teamchef Günther Steiner hat es zwei Jahre lang mit Nachwuchskräften probiert. Statt Mick Schumacher sitzt nun wieder Nico Hülkenberg im Cockpit. „Ich brauche Piloten, die Erfahrung haben und WM-Punkte nach Hause bringen, wenn sie auf dem Tisch liegen“, begründete der Südtiroler den Wechsel. In Zeiten limitierter Ausgaben sind ungeplante Crashs doppelt schmerzhaft. Teure Reparaturen wirken sich direkt negativ auf das Entwicklungsbudget aus.

Rookies mit Problemen

Immerhin drei Rookies haben es diese Saison in das 20-köpfige Formel-1-Feld geschafft. So richtig für Aufsehen konnte aber noch keiner sorgen. Oscar Piastri durfte mit großen Vorschusslorbeeren und einer langen Alpine-Ausbildung das McLaren-Cockpit übernehmen. Vom Speed her zeigt der Australier immer wieder gute Ansätze. Teamkollege Norris lobte zuletzt, dass er sich nun mehr unter Druck gesetzt fühlt als früher durch Daniel Ricciardo. In der teaminternen Punktetabelle liegt Piastri allerdings mit 5 - 12 klar hinten. Das Quali-Duell fällt mit 1 - 7 sogar noch eindeutiger aus.

Auch die Euphorie um Nyck de Vries ist etwas verflogen. Der Niederländer unterschrieb erst im Alter von 28 Jahren den ersten Vertrag als Stammfahrer in der obersten Motorsportliga. Nach Titeln in der Formel 2 und der Formel E trauten viele Experten dem Alpha-Tauri-Neuling zu, direkt in der ersten Saison durchzustarten. Aber auch hier fällt die Bilanz mit null Punkten in acht Rennen ernüchternd aus. De Vries gerät jetzt schon unter Druck. „Der Abstand zu Tsunoda ist zu groß. Er hat von uns die gelbe Karte bekommen. Er muss sich verbessern“, erklärte Red-Bull-Sportchef Helmut Marko nach dem Rennen in Miami.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Oscar Piastri erwischte einen ordentlichen Start in seine Rookie-Saison. Nyck de Vries und Logan Sargeant müssen sich bereits Sorgen machen

XPB

Oscar Piastri, Nyck de Vries und Logan Sargeant haben zusammen fünf WM-Punkte gesammelt. Nur drei von 24 Quali-Duellen konnte das Rookie-Trio gewinnen.

Sollten die Leistungen von De Vries weiter stagnieren, stünde mit Liam Lawson schon eine Alternative bereit. Der Neuseeländer hat in der Formel 2 und der DTM bereits viel Erfahrung und gute Ergebnisse gesammelt. Aktuell zeigt er sein Talent in der japanischen Super-Formula-Serie. Zwei Siege in fünf Rennen sind ein guter Start in der anspruchsvollen Meisterschaft.

Sorgen machen muss sich Rookie Nummer 3. Logan Sargeant wird bei Williams von Albon deutlich in den Schatten gestellt. Der Youngster aus Florida ist der einzige Pilot im Feld, der dieses Jahr noch kein Quali-Duell gewinnen konnte. Zusammen mit De Vries hängt er mit null WM-Punkten am Ende des Klassements fest. Dazu kamen in letzter Zeit einige ärgerliche Unfälle. In Baku verpasste Sargeant den Sprint, nachdem er im Shootout das Auto in die Mauer gesetzt hatte. In Barcelona rutschte der Rookie im dritten Training in die Bande, wurde mit Abstand Letzter im Qualifying und startete das Rennen schließlich aus der Boxengasse.

Chance für Schumacher

Zu Saisonbeginn gab es noch lobende Worte von Teamchef James Vowles. Zuletzt mischten sich auch kritische Untertöne in die Bewertung. Sargeant merkt, dass er beim Speed nicht mit dem Teamkollegen mithalten kann und überfährt das Auto. „Er muss konstanter und kontrollierter werden“, fordert Vowles. „Wir haben ihm gesagt, dass er schnell genug ist. Gerade auf Strecken, die er nicht kennt, muss er Erfahrung sammeln und sich langsam steigern. Keiner erwartet von ihm, dass er direkt auf dem Niveau von Alex fährt.“

Das Selbstvertrauen ist angeknackst. Die Ambitionen werden der Realität angepasst. In Montreal äußerte der US-Amerikaner vor dem Wochenende nur das Ziel, überhaupt anzukommen. Während Teamkollege Alex Albon mit dem großen Upgrade-Paket in der Qualifikation und im Rennen glänzen konnte, ging Sargeant mal wieder unter. Vom vorletzten Startplatz dauerte sein Sonntagsdienst nur sechs Runden, bevor ein Öl-Leck das vorzeitige Aus bedeutete.

Weil Sargeant noch von Vorgänger Jost Capito zum Stammpiloten befördert wurde, dürfte die Geduld der aktuellen Teamführung begrenzt sein. Hoffnung, das Williams-Cockpit in der kommenden Saison zu übernehmen, macht sich vor allem Mick Schumacher. „Ich bin immer einsatzbereit. Glaubt mir: Ich arbeite ganz stark daran, bald wieder im Auto zu sitzen“, erklärte der Mercedes-Junior zuletzt gegenüber RTL. Konkret auf eine mögliche Chance bei Williams angesprochen, antwortete der 24-Jährige knapp: „Ich würde es machen.“

Williams ist die beste Chance für Schumacher. Teamchef Vowles hat noch gute Kontakte zu seinem Ex-Team Mercedes und dürfte gut informiert sein über die Entwicklung des dritten Fahrers im Werksteam. Schumacher hat auch schon drei Simulator-Sessions für Williams abgespult und konnte die Verantwortlichen dabei von seiner Akribie und seinem Ehrgeiz überzeugen.

Chancen rechnet sich Schumacher auch bei Alfa Romeo aus. Doch wie man hört, soll Sauber-Geschäftsführer Andreas Seidl nicht ganz überzeugt sein von den Qualitäten des prominenten Nachwuchsmanns. Stattdessen wird der Schweizer Rennstall wohl eher dem eigenen Junior Théo Pourchaire den Vorzug geben. Sauber hat viel Geld in die Ausbildung des Franzosen investiert, der aktuell in der Formel 2 um den Titel kämpft.

Die Frage lautet nur, welcher der beiden Stammpiloten gehen muss. Valtteri Bottas und Guanyu Zhou konnten in 30 gemeinsamen Rennen für das Team aus Hinwil nicht überzeugen. Noch ist genügend Zeit, nach Alternativen zu suchen, um bis 2026 einen starken Werksfahrer für den Audi-Einstieg auszubilden. ■

MERCEDES

Mick Schumacher schielt mit einem Auge auf das Williams-Cockpit für 2024

RED BULL

Liam Lawson zeigt in Japan, dass er bereit ist für den Formel-1-Aufstieg

XPB

Wer muss das Sauber-Cockpit für Junior-Pilot Théo Pourchaire räumen?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Red Bull jagt Rekorde – trau keinem unter 100!

Phasen großer Dominanz gab es viele in der Formel 1. Anstatt über die Langeweile zu jammern, sollten wir die Meisterklasse von Red Bull und Max Verstappen lieber würdigen und genießen.

Von: **Elmar Brümmer**

Die noch als Frage formulierte Drohung wirkt besser als das Taurin, das Red Bull im Tank hat: Braucht die Formel 1 jetzt eine Balance of Performance? Renngott bewahre! Der Kolumnist war mindestens so erschrocken wie Reporterlegende Michael Schmidt. Den Besten bestrafen, das ist nix für die Königsklasse des Motorsports. Jedes zusätzliche Kilo Ballast würde zu endlosen Diskussionen führen, und zwar grammweise. Für Rennen blieb da gar keine Zeit mehr. Aus Gründen der Gerechtigkeit müssten auch eher die anderen Teams bestraft werden, nicht der Klassenbeste.

Allerdings sind die im bisherigen Saisonverlauf schon genug bedient. Doch man muss sich gar nicht einem der Lager zugehörig fühlen, um sein Vergnügen an der derzeitigen Situation zu haben: Der RB19 ist vermutlich einer der besten Rennwagen, die Adrian Newey je gebaut hat. Und die Art und Weise, wie Max Verstappen aus sich und dem Auto das Beste herausholt, ist ebenfalls sehenswert.

Gleiches gilt im Übrigen für Fernando Alonso und Lewis Hamilton. Zuletzt in Kanada waren elf WM-Titel auf dem Podium versammelt, das hat schon was. Sogar der britische Rekordchampion zollt den Kollegen Respekt: „Das ist eine ikonische Runde. Ich empfinde es als Privileg, hier zu sitzen.“ Tagessieger Verstappen nimmt das Kompliment gelassen hin in der Sofa-Runde von Montreal: „Ich bin sicher, dass die beiden anderen gerne die Plätze tauschen würden. Aber ich bin in der Mitte ganz glücklich.“

Selbst für erfolgsverwöhnte Red-Bull-Verhältnisse war der achte WM-Lauf ein besonderer Feier-Abend – nicht nur, weil es auch der achte Saisonsieg war. Rennstall wie Fahrer haben besondere Marken erreicht. Für das britisch-österreichische Team war es der 100. Erfolg seit der Gründung 2005. Zur besseren Einordnung: Der Williams-Rennstall, der in der ewigen Bestenliste Rang 4 vor Red Bull belegt,

> „Wir waren froh, überhaupt ein Rennen gewonnen zu haben. Aber dann hat sich das so gut angefühlt, dass wir weiter gewinnen wollten. “
>
> Christian Horner, Teamchef

brauchte für 114 Siege über vier Jahrzehnte. Bei noch 14 Rennen diese Saison besteht sogar eine theoretische Möglichkeit, dass die derzeitigen WM-Spitzenreiter den Dino noch vor Jahresende einholen. Die „perfect season“, das wäre eine weitere Krönung. Max Verstappen tut fast so, als sei sein 41. Sieg einer wie jeder andere. Auch wenn er natürlich wie jeder echte Motorsportler weiß, dass diese Zahl mit dem Schicksal von Ayrton Senna verknüpft ist. Der 25-Jährige hat jetzt gleichgezogen mit der brasilianischen Ikone, und er könnte in diesem Jahr sogar noch seinen Vorgänger Sebastian Vettel einholen, der mit 53 Siegen Dritter der Siegerliste ist. Wem jetzt vor lauter Zahlen immer noch nicht schwindlig genug ist, für den sei noch eine weitere statistische Besonderheit des letzten Rennens erwähnt: Adrian Newey feierte seinen 200. Grand-Prix-Erfolg als Konstrukteur. Die Party-Truppe durfte ihrem früheren Schmäh-Namen also alle Ehre machen. Richtig gefeiert werden soll mit dem Doppel-Heimspiel in Spielberg und Silverstone.

Für Teamchef Christian Horner und Konzernberater Helmut Marko, beide zusammen mit Newey seit der Übernahme des maroden Jaguar-Teams 2005 im Amt (ebenfalls rekordverdächtig), ist es eine besondere Genugtuung, das Establishment zu ärgern. Dementsprechend denkt Horner an den allerersten Sieg 2009 mit Sebastian Vettel in Schanghai zurück: „Ich erinnere mich noch gut daran und dass wir froh waren, überhaupt ein Rennen gewonnen zu haben. Aber dann hat sich das so gut angefühlt, dass wir weiter gewinnen wollten. Jetzt haben wir ein Jahrhundert an Siegen erreicht.“

Für den leitenden Angestellten ist die Serie vor allem eine Frage der Kultur. Das mag schon stimmen, denn bei Red Bull gibt es nur eine Einstellung: immer schön am Limit bleiben, gelegentlich auch darüber hinaus. Können und Kontroverse gehörten in Milton Keynes schon immer zusammen. Vermutlich war es nur mit dieser gnadenlosen Härte gegen sich und andere möglich, das zu schaffen, was Ferrari und Mercedes noch vor sich haben: als abgestürzte Seriensieger wieder zurück an die Spitze kommen. ■

RETURN TO SENDER

Red Bull auf Rekordjagd – wie ist die Leistung im Vergleich mit den ganz Großen einzuordnen? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

RED BULL

Sieben Teammitglieder waren bei allen 100 Siegen an Bord, darunter auch Dr. Helmut Marko und Christian Horner

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Alpine verkauft Anteile

Alpine hat 24 Prozent von seinem Rennstall in Enstone verkauft. Die US-Investoren bezahlten 200 Millionen Euro. Das ist ein Schnäppchen verglichen mit drei Milliarden-Geboten bei anderen Teams.

Von: **Michael Schmidt**

Die Alpine Racing Ltd hat einen Teil ihres Tafelsilbers verkauft. Das Rennteam in Enstone gehört jetzt zu 24 Prozent der US-Investorengruppe Otro Capital, die ihrerseits mit RedBird Capital Partners und Maximum Effort Investments zusammengespannt haben. Das Trio legte 200 Millionen Euro auf den Tisch, was einem Gesamtwert des Teams von 833 Millionen Euro entspricht. Alpine will das Geld in die Aufrüstung der Infrastruktur stecken. Geplant sind ein neuer Simulator und ein Getriebeprüfstand.

Die Motorenabteilung in Viry bleibt zu 100 Prozent in Besitz von Renault. Die neuen Aktionäre bringen Expertise im Sportmarketing und im Aufbau schnell wachsender Unternehmen mit in die Ehe ein. Der Kaufpreis ist gemessen am Namen des Teams ein Schnäppchen. Im letzten Jahr lehnten drei Teams Milliarden-Gebote von Interessenten ab. Porsche wollte zunächst bei Red Bull, dann bei Williams zu 50 Prozent einsteigen. Eine kasachische Investorengruppe bot für Alpha Tauri knapp eine Milliarde. ■

ALPINE

Alpine beschafft sich Geld, um die Infrastruktur in Enstone zu modernisieren

Formel 1

FIA vs. Budget-Trickser

Die FIA versucht, Schlupflöcher bei der Kostenabrechnung der Teams zu schließen. Ausgaben für externe Projekte, die aber der Formel 1 zugutekommen, sollen strikter angerechnet werden.

Von: **Tobias Grüner**

Nach der Einführung des Budget-Deckels in der Saison 2021 haben viele Teams neue Gesellschaften gegründet, um gut bezahlte Mitarbeiter mit externen Projekten zu betrauen und sie aus ihren Formel-1-Bilanzen zu streichen. Vor allem die großen Teams Ferrari, Mercedes, Aston Martin, Red Bull und McLaren zeigten sich hier sehr kreativ. Entwickelt wurden unter anderem Straßensportwagen, Segelboote oder Fahrräder. Der FIA sind diese Aktivitäten jedoch ein Dorn im Auge. Es lässt sich nur sehr schwer überprüfen, ob das F1-Team am Ende nicht doch von einem Technologie-Austausch profitiert. So könnte eine ausgegliederte Abteilung zum Beispiel Grundlagenforschung betreiben, die dann später gratis oder zu einem günstigen Preis an die Formel-1-Abteilung übertragen wird.

Bisher wurde solch ein Vorgehen offenbar nicht näher kontrolliert. Doch mit Einführung einer neuen Technischen Direktive (TD45) kündigt die FIA an, dass man den Teams ab sofort Kosten für externe Entwicklungen anrechnen wird. In Verdachtsfällen können betreffende Mitarbeiter demnach auch persönlich befragt werden, die zwischen externen Abteilungen hin und her wechseln. Die Direktive gilt rückwirkend zum 1. Januar 2023. Konkrete Verdachtsfälle soll es noch nicht geben. Die Direktive ist eher als Warnung zu verstehen, das mögliche Schlupfloch nicht überzustrapazieren. ■

RED BULL

Viele Formel-1-Teams lagern Angestellte in externe Projekte aus

NACHRICHTEN

NEEL JANI BEI AUDI

Audi hat für sein Formel-1-Projekt einen ersten Fahrer nominiert. Der Schweizer Neel Jani wird am Standort Neuburg Simulatorfahrten durchführen. Es handelt sich hierbei um Simulatorarbeit für die Entwicklung des Hybridantriebs. Jani qualifizierte sich mit seiner Le-Mans-Erfahrung für den Job. Im Moment wird der dynamische Fahrsimulator für die Anforderungen des 2026er Reglements fitgemacht. Der erste komplette Antrieb soll ab Herbst auf dem Prüfstand laufen.

TSUNODA IN DER EIFEL

Bei der großen Red-Bull-Formel-1-Party auf der Nordschleife wird auch Yuki Tsunoda dabei sein. Im Gegensatz zu Daniel Ricciardo und Sebastian Vettel sitzt der Japaner bei seinem Showrun nicht in einem ausgemusterten Formel-1-Auto, sondern in einem Honda-GT3-Renner. Das Event findet am 9. September statt.

SCHUMI JR IN GOODWOOD

Mick Schumacher wird zum ersten Mal beim Goodwood Festival of Speed (14.–16. Juli) mitmischen. Der Mercedes-Ersatzfahrer fährt dabei den W02, mit dem sein Vater in der Saison 2011 unterwegs war. Esteban Gutierrez ist ebenfalls für Mercedes am Start – im W12 von 2021.

LEGENDEN-PARADE

Im Rahmen des F1-Wochenendes in Spielberg wird wieder einmal die Rennsporthistorie gefeiert. Dieses Mal stehen legendäre CanAm-Renner von McLaren, Lola und BRM im Fokus, die unter anderem von Helmut Marko, Juan-Pablo Montoya, Jos Verstappen, Mark Webber und Alex Wurz pilotiert werden.

ZEITPLAN GP ÖSTERREICH

Training 1: Fr. 13.30 Uhr
Qualifikation: Fr. 17 Uhr
Sprint-Shootout: Sa. 12 Uhr
Sprint: Sa. 16.30 Uhr
Rennen: So. 15 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Formel E gastierte zum ersten Mal in Portland. Der permanente, energiehungrige Streckencharakter hielt das Feld eng zusammen

FORMEL E

Wilder Nordwesten

Das Debüt der Formel E auf dem permanenten Rundkurs in Portland mischte das Machtgefüge erneut massiv durch. In einem engen Schlussspurt setzte sich der Jaguar-Kunde Nick Cassidy durch. Der Porsche-Kunde Jake Dennis übernahm derweil die WM-Führung. Eine heftige Strafe für das DS-Penske-Team brachte außerdem hinter den Kulissen mächtig Zoff.

Von: **Philipp Körner**

Schnell, flüssig und extrem energiefressend: Das erste Rennwochenende der Formel E auf dem unter anderem aus der IndyCar bekannten Portland International Raceway fiel wie erwartet intensiv aus. Denn gleich in mehreren Aspekten unterscheidet sich der 1961 eröffnete Traditionskurs in Oregon stark vom Standard der Elektro-Serie – und fordert so von den Piloten einen komplett anderen Ansatz. Jake Dennis (Andretti-Porsche) erzählte: „Es ist schön, hier die Limits der Autos ausreizen zu können – besonders in den Highspeed-Kurven." Im Rennen selbst erlebten die 22 Piloten eher bei den Sparwerten eine radikale Grenzerfahrung.

Wehrlein und Evans stolpern

Wie so häufig seit der Einführung des Quali-Turniers brachte bereits der Morgen reichlich Drama für große Namen. Mit dem noch in der WM führenden Pascal Wehrlein und seinem Jaguar-Rivalen Mitch Evans blieben gleich zwei große Namen am Ende des Feldes hängen. Nach dem Aufwärtstrend in Jakarta war der final 18. Startplatz für Wehrlein ein herber Dämpfer.

Auch wegen eines Frontschadens wurde das Rennen anschließend zu harter Arbeit für den Deutschen. Immerhin bedeutete der achte Rang etwas Schadensbegrenzung. Der bereits durch die Qualifying-Punkte entthronte Werksfahrer ärgerte sich: „Das war ein ganz seltsames Rennen. So chaotisch mit so vielen Autos nebeneinander – das hatten wir in dieser Saison noch nie. Vor allem in der zweiten Rennhälfte war alles sehr eng, und ich habe immer wieder Plätze verloren. Heute wäre sicherlich mehr möglich gewesen." Mitch Evans, der nach schwerwiegenden Batterieproblemen nur von der 20. Position aus ins Rennen gegangen war, sollte hingegen einen um Etliches besseren Nachmittag im Nordwesten erleben.

> „Wir hätten uns nicht mehr von diesem Tag erhoffen können. Bei noch vier ausstehenden Rennen habe ich nur einen Punkt Rückstand in der WM."
>
> Nick Cassidy

Jake Dennis holte sich im großen Final-Duell gegen den Nissan-Youngster Sacha Fenestraz seine erste Saison-Pole. Die Top 5 wurde von Norman Nato (Nissan), René Rast (McLaren-Nissan) und dem Jakarta-Triumphator Maximilian Günther (Maserati-DS) abgerundet. Der spätere Sieger Nick Cassidy (Envision-Jaguar) gab sich mit dem zehnten Rang zufrieden. „Es lief nicht perfekt, und vielleicht wäre etwas um P6 herum möglich gewesen. Wegen des Pace-Rückstands auf die Top-Autos galt es, smart im Rennen vorzugehen."

Im Anschluss an die im US-Sport unverzichtbare Patriotismus-Party – inklusive eines Überflugs zweier fröhlich qualmender Kampfflugzeuge – gingen die Elektro-Racer in den Tiefflug über. Zunächst gönnte das flei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FORMEL E

Cassidy und sein Envision-Team haben ihre Titelambitionen unterstrichen

MOTORSPORT IMAGES

Der WM-Führende Dennis und Co. werden auch 2024 Portland unterhalten

PORSCHE

Da Costa kämpfte lange um den Sieg, doch für den Gipfel reichte es final nicht

ßig im Pulk energiesparende Feld Dennis die Führungsarbeit. Der größte Gewinner des Auftaktumlaufs war Nick Cassidy, der bis auf den fünften Rang voreilen konnte. Danach mischte der Neuseeländer in einer Kampfgruppe mit, die neben Dennis auch die Nissan-Werksfahrer, deren Kunden von McLaren, Maximilian Günther und Porsche-Pilot António Félix da Costa umfasste. In ihrem wilden Hin und Her etablierte sich Cassidy in der vierten Runde erstmals in Führung.

Gefährliche Schadenfreude

Zwei Safety-Car-Phasen und entsprechendes Taktieren mit dem Attack-Mode wühlten das Feld fortwährend um. Für die erste Neutralisierung war der stehen gebliebene Mahindra-Mann Roberto Merhi verantwortlich. Die zweite war mit einem harten Schreckmoment verbunden, als Nico Müller (Abt-Mahindra) in die naturgemäß fernere, aber ebenso harte Streckenbegrenzung hinausrutschte. Der 27g-Crash des Schweizers wurde von losen Teilen seines vorher beschädigten Frontflügels ausgelöst, auf denen Müller kontrolllos von der Strecke surfte. Den Restart zu Beginn der 17. Runde führte Norman Nato an. Dahinter lagen Nick Cassidy, Max Günther, Edoardo Mortara (Maserati-DS) und António Félix da Costa.

Nachdem die Nissan-Antriebe endgültig durchgereicht worden waren, zeichnete sich ein enger Kampf zwischen Vertretern von Porsche (da Costa und Dennis), Jaguar (beide Werks- und Kundenfahrer) und DS (Günther) ab. In den zusätzlichen vier Umläufen des ursprünglich 28 Runden langen Rennens konnte sich erst keiner so richtig absetzen, aber Cassidy, da Costa und Dennis schienen die besten Karten zu haben. Sicher mit großem Wohlwollen verfolgte Cassidy, wie sich die beiden Porsche-Verfolger in der letzten Runde hart attackierten. Fast wäre die womögliche Schadenfreude allerdings ins Gegenteil gekippt, als Dennis mit Schwung an da Costa vorbeiging und noch an Cassidy heranflog. Es sollte jedoch für den nun Zweiten der WM-Tabelle reichen. Cassidy berichtet: „Wir hätten uns nicht mehr von diesem Tag erhoffen können. Bei noch vier ausstehenden Rennen habe ich nur einen Punkt Rückstand auf Dennis in der Weltmeisterschaft.“ Weiter geht es mit einem Doppellauf in Rom (15./16. Juli).

Der skurrile Höhepunkt des Portland-Debüts war eine Rekordstrafe für das DS-Penske-Team: 25 000 Euro und Rückversetzung ans Ende des Felds nach der Quali. Die Mannschaft hatte laut der FIA einen eigenen RFID-Scanner (Radio-Frequenz-Identifikation) anfangs der Boxengasse installiert, um „Live-Daten“ der anderen Autos zu sammeln. Fahrer Jean-Éric Vergne widersprach: Das System erkenne nur die Reifen. Aber er stimmte zu, dass der Scanner wohl nicht in der Pitlane hätte stehen dürfen. ■

FORMEL E IN PORTLAND (USA)

12. Rennen am 24. Juni 2023, 32 Runden à 3,190 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Nick Cassidy (NZ)	Envision-Jaguar	50.40,629 min
2.	Jake Dennis (GB)	Andretti-Porsche	+ 0,294 s
3.	António Félix da Costa (P)	Porsche	+ 1,140 s
4.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 1,758 s
5.	Sébastien Buemi (CH)	Envision-Jaguar	+ 2,220 s
6.	Maximilian Günther (D)	Maserati-DS	+ 2,307 s
7.	Lucas di Grassi (BR)	Mahindra	+ 2,982 s
8.	Pascal Wehrlein (D)	Porsche	+ 3,684 s
9.	Norman Nato (F)	Nissan	+ 3,961 s
10.	Robin Frijns (NL)	Abt-Mahindra	+ 4,300 s

WM-STAND FAHRER

1.	Jake Dennis	154 Punkte
2.	Nick Cassidy	153
3.	Pascal Wehrlein	138
4.	Mitch Evans	122
5.	Jean-Éric Vergne	97
6.	António Félix da Costa	93
7.	Maximilian Günther	78
8.	Sébastien Buemi	72
9.	Sam Bird	62
10.	Jake Hughes	46

WM-STAND TEAMS

1.	Porsche	231 Punkte
2.	Envision-Jaguar	225
3.	Jaguar	184
4.	Andretti-Porsche	177
5.	DS Penske	139
6.	Maserati-DS	95
7.	McLaren-Nissan	86
8.	Nissan	54
9.	Mahindra	33
10.	NIO 333	28

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Deutsch-Stunden

Connor de Philippi und Nick Yelloly holten in Watkins Glen den ersten GTP-Sieg für BMW Motorsport

IMSA

Porsche und BMW machten den Gesamtsieg beim fünften IMSA-Rennen in Watkins Glen unter sich aus. Die erste Entscheidung fiel 5.40 Minuten vor Rennende, als BMW-Pilot Connor de Philippi im Verkehr hängen blieb und Porsche-Werksfahrer Mathieu Jaminet vorbeizog. Die zweite Entscheidung fiel 5.43 Stunden nach dem Rennen …

Von: **Marcus Schurig**

Die Freude war kurz: Nick Tandy und Mathieu Jaminet holten im hochdramatischen Finale des 6h-Rennens in Watkins Glen ihren zweiten Saisonsieg und freuten sich diebisch über den Last-minute-Sieg, den Schlussfahrer Jaminet erst 5.40 Minuten vor Rennende sicherstellen konnte. Und vermutlich hatten beide gegen 21.00 Uhr am Sonntagabend schon das erste Bier intus, als die Hiobsbotschaft in die Runde platzte: Porsche verlor den Sieg bei der technischen Nachuntersuchung, weil der Skid Block am Unterboden die vom Reglement geforderte Mindestdicke von 20 mm unterschritten hatte. Das dürfte dann vermutlich auch der Zeitpunkt gewesen sein, an dem die ursprünglich zweitplatzierten BMW-Kutscher Nick Yelloly und Connor de Philippi von Selterwasser auf Bier umstiegen. Und mit ihnen wohl auch die ganze BMW-Sportabteilung, denn damit war der lang ersehnte erste IMSA-Sieg unter Dach und Fach. Nach fünf Saisonrennen haben jetzt alle vier GTP-Hersteller bereits einen Sieg in der IMSA-Serie feiern dürfen.

Rekapitulieren wir den Krimi aus dem hohen Norden des Bundesstaates New York nach der Chronologie: Die vier Marken in der GTP-Topklasse lagen wie immer eng beieinander, und selbst wenn mal einer leicht ausbüchste, sorgten die unweigerlichen Gelbphasen dafür, dass die Wettbewerber wieder schnell zueinanderfanden. Die längste Grünphase im Rennen dauerte von Runde 34 bis 119, hier war Porsche zuerst der Gewinner, dann der Verlierer: Der 963 mit der Startnummer 6 von Mathieu Jaminet und Nick Tandy hatte in diesen zweieinhalb Stunden auf seine ärgsten Widersacher, den Whelen-Caddy (Derani/Aitken/Sims) und den BMW mit der Nummer 25 (Yelloly/De Philippi), einen Vorsprung von 40 beziehungsweise 60 Sekunden herausgearbeitet. Doch ein Vier-Wagen-Crash, in den zwei GT-Lambos sowie ein LMP2- und ein GTP-Auto verwickelt waren, stellte die Uhren zwei Stunden vor Rennende wieder auf null – wie gewonnen, so zerronnen.

> „Natürlich will man unbedingt den Sieg holen, wenn man so lange führt. Der erste Sieg war immer nur eine Frage der Zeit – fünf Stunden später war es ja dann so weit."
>
> BMW-Pilot Nick Yelloly

Danach schien es zunächst so, als befände sich Porsche in dieser Phase auf dem absteigenden Ast: Beim Stopp unter Gelb verloren Tandy und Jaminet nicht nur den Vorsprung, sondern auch die Führung, weil man wegen eines längeren Stints länger nachtanken musste. Beim Restart lag der Porsche nur noch auf Position 3, hinter dem Whelen-Caddy und dem Meyer-Shank-Acura von Tom Blomqvist und Colin Braun. Kurz darauf verlor Tandy eine weitere Position an BMW-Pilot Yelloly.

Deutsch-deutsches Duell

Doch Bangemachen gilt in Amerika nicht, eher In-die-Hände-Spucken: Die Top 4 lagen innerhalb von drei Sekunden, als der vorletzte Stopp anstand. BMW kam (mit Porsche) früher als Cadillac und Acura, stand kürzer, folglich hießen die beiden Gewinner BMW und Porsche. Tandy

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

kam zwar nur als Dritter nach den Stopps auf die Piste zurück, schnappte sich aber kurze Zeit später Felipe Derani im Caddy – woraufhin die Bühne für das Duell der beiden deutschen GTP-Marken BMW und Porsche angerichtet war.

Der Brite hielt den Abstand zu De Philippi im Bereich von sechs Sekunden, und da ein voller Stint in Watkins Glen etwa 48 Minuten dauert, kamen die beiden Kampfhähne kurz nach der fünften Rennstunde im Abstand von drei Runden an die Box. De Philippi blieb im Auto und bekam frische Reifen, bei Porsche übernahm Jaminet, ebenfalls mit frischen Pellen. Was die Fans nicht auf den ersten Blick erkennen konnten: Porsche pokerte mit den Reifen.

Hier müssen wir kurz ausholen und zwei Themen aufbereiten: Mit Ausnahme von Daytona haben die GTP-Teams bei allen Rennen nur einen Slick-Reifen zur Verfügung. Da es in Watkins Glen Ende Juni meistens brütend warm ist, bestimmte Michelin die Medium-Hot-Mischung (MHT) als Standard. Diesmal war es aber deutlich kühler, also karrte Michelin vor dem Renntag noch die Soft-Hot-Variante (SHT) nach Watkins Glen, die mehr Grip bei kühlen Bedingungen liefert. Am Renntag wurde es jedoch immer wärmer, am Ende lagen die Asphalttemperaturen nahe 50 Grad. Ein klarer Fall also für die härtere MHT-Mischung, die alle GTP-Teams im Finale nutzten – außer Porsche.

#7 als Versuchskaninchen

Porsche spielte die Karte Risiko, was aber nur deshalb funktionierte, weil man das Schwesterauto mit der Nummer 7 (Nasr/Campbell) als Versuchskaninchen nutzte: Nach knapp zweieinhalb Rennstunden musste Nasr mit einem Hybridschaden die Box anlaufen. Die Hintergründe sind noch unklar, vermutlich wurde das Problem durch Vibrationen von der Vorderachse ausgelöst. Das Porsche-Penske-Team tauschte das komplette Hybridsystem, 1.43 Stunden vor Rennende kam Nasr wieder auf die Strecke zurück – unter anderem mit dem Auftrag, die weichere Mischung bei relativ hohen Asphalttemperaturen auszuprobieren. Und siehe da: Der Reifen funktionierte sehr gut.

Als Jaminet den Porsche mit der Nummer 6 für den letzten Stint 40 Minuten vor Rennende von Tandy übernahm, bekam er die weiche Mischung, was sich im

> „Natürlich hätten wir lieber auf der Rennstrecke gewonnen, aber der Erfolg ist das Ergebnis langer harter Arbeit und der verdiente Lohn für alle Mitarbeiter."
>
> BMW-Sportchef Andreas Roos

Nachhinein als Vorteil erweisen sollte. Zwar blieb der Abstand zwischen dem BMW (De Philippi) und seinem Porsche-Jäger Jaminet über 14 Runden zunächst konstant bei etwa fünf Sekunden. Doch in den letzten 15 Minuten wendete sich das Blatt, und hier spielte auch die hohe Verkehrsdichte eine Rolle: Mit einem Rekordstarterfeld von 57 Wagen knubbelten sich über zehn Autos pro Kilometer. In Runde 191 erwischte Jaminet eine halbwegs freie Runde und verkürzte den Rückstand schlagartig von 5,2 auf 2,4 Sekunden. „Plötzlich sah ich den BMW vor mir und leckte natürlich Blut", so Jaminet nach dem Rennen. Bis acht Minuten vor Ende hatte sich der Franzose in den Windschatten des Amerikaners gezoomt, der Abstand lag bei 0,2 Sekunden. Und spätestens jetzt war klar, dass Glück oder Pech im Verkehr das Rennen entscheiden könnten – plus der Extra-Grip der weicheren Mischung trotz der hohen Asphalttemperaturen.

Und so kam es dann auch: 5.40 Minuten vor Ablauf der Distanz setzte Jaminet seine Attacke, als De Philippi im dichten Verkehr einer LMP3-Meute vor Turn 7 hängen blieb. „Ich sah eine Chance und habe sie ergriffen", so Jaminet. De Philippi musste im Pulk verlangsamen und auf die dreckige Spur wechseln, für die folgende Rechtskurve in Turn 8 hatte Jaminet die bessere Innenlinie und übernahm die Führung. De Philippi musste erst mal die Reifen sauberfahren – aber dann war das Rennen bereits vorüber.

„Prinzipiell müssen wir mit dem Ergebnis zufrieden sein", hielt BMW-Teamkollege Nick Yelloly fest. „Wir stehen jetzt mit dem BMW-GTP zum dritten Mal auf dem Podest und machen permanent Fortschritte, das ist positiv. Natürlich will man den Sieg, wenn man bis kurz vor Schluss führt, deshalb sind wir auf der anderen Seite enttäuscht. Aber der erste Sieg war aus meiner Sicht eh nur eine Frage der Zeit – und knapp sechs Stunden später war es ja dann auch so weit."

Zwei Dinge sind bemerkenswert: Erstens verlor der siegreiche BMW im ersten Renndrittel kurzfristig eine Runde wegen eines Feindkontakts (siehe unten), zweitens profitierten die Bayern generell von dem Umstand, dass man zum ersten Mal in dieser Saison wenige Wochen vor dem Rennen ausführlich in Watkins Glen testen konnte. „Natürlich hätten wir lieber auf der Rennstrecke gewonnen, aber der Erfolg ist das Ergebnis langer harter Arbeit und der verdiente Lohn für alle beteiligten Projektmitarbeiter", sagte BMW-Sportchef Andreas Roos.

Im Porsche-Lager war die Freude über den vermeintlichen Sieg nach der Watschen beim 24h-Rennen in Le Mans zunächst groß. „Natürlich bin ich erleichtert, denn wir waren schnell, und wir hatten eine gute Strategie", so LMDh-Projektleiter Urs Kuratle. Dazu hatte man auch noch Dusel, weil Jaminet in der Schlussphase mit einem schleichenden Plattfuß kämpfte, was für angespannte Stimmung sorgte.

Die Freude hielt aber nur wenige Stunden: Um 21.03 Uhr am Sonntagabend wurde der siegreiche 963 auf den letzten GTP-Klassenrang versetzt, weil der Skid Block am Unterboden zu stark abgenutzt war. Ein Statement des Porsche-Penske-Teams nannte Details: Der vordere Skid Block war weniger als 1 mm unterhalb der vom Reglement festgelegten Mindestdicke von 20 mm, der Verschleiß beim hinteren Skid Block lag im legalen Bereich. Das Statement deutete außerdem an, dass das Team eventuell Protest gegen die Entscheidung der Kommissare einlegen könnte.

Top-Caddy: Feindkontakt

Die GTP-Gegner Cadillac und Acura stolperten zum größten Teil über ihre eigenen Füße: Fehler, Unfälle und Strafen kompromittierten das Rennen. Am besten erwischte es noch der Whelen-Cadillac des Action-Express-Teams von Felipe Derani, Jack Aitken und Alex Sims, die in der vierten FCY-Phase sogar die Führung übernahmen und diese bis 78 Minuten vor Rennende souverän verteidigen konnten.

„Alles sah wirklich gut aus, bis wir uns beim vorletzten Stopp mit dem Reifenluftdruck vergriffen haben", sagt Derani. „In der Folge hatte ich noch Feindkontakt mit einem GT-Auto, was den Frontsplitter beschädigte. Beides zusammen hat dazu geführt, dass ▷

IMSA

Zu früh gefreut: Porsche verlor den Sieg bei der Technik-Nachuntersuchung

IMSA

Noch aufs Podium gerutscht: Platz 3 für das Acura-Duo Blomqvist/Braun

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Beim Start lag der Porsche mit der Nummer 6 vorn, im Ziel auch – beim Resultat nicht mehr

IMSA

wir den Anschluss an die Spitze verloren haben. In der Theorie hätten wir bis Rennende um den Sieg mitkämpfen können, das Auto war schnell und hatte eine gute Balance." Am Ende belegte das Caddy-Trio mit einem Rückstand von zwölf Sekunden Platz 3.

Gar nichts zu lachen hatten die Markenkollegen Sébastien Bourdais und Renger van der Zande im Chip-Ganassi-Auto mit der Startnummer 01: Bereits nach gut einer Stunde musste Bourdais bei einer Kettenreaktion im Überrundungsverkehr ausweichen und wurde vom später siegreichen BMW von Connor de Philippi touchiert, was zu einem Einschlag in die Leitplanken führte. Beide Autos mussten in der folgenden Gelbphase für Reparaturen an die Box, was zwischenzeitlich eine Runde Rückstand kostete. Der folgende Waive-by rückte die Sache aber zumindest für BMW wieder einigermaßen zurecht.

Der Ganassi-Cadillac musste jedoch in kurzer Abfolge weitere Reparaturstopps einlegen; dazu kamen eine schwarze Flagge, ein Reifenproblem, eine Strafe und ein weiterer Unfall, womit der Rückstand zementiert war. „Der erste Unfall hat unser Rennen ruiniert, weil es zahlreiche Folgeschäden im Heckbereich gab", so Bourdais zum fünften Platz.

Acura schaffte zwar nach der Disqualifikation des siegreichen Porsche mit dem Meyer-Shank-Fahrerduo Tom Blomqvist und Colin Braun noch den Sprung aufs Podest, aber das war laut Blomqvist bestenfalls Schadensbegrenzung: „Zu Beginn der zweiten Rennhälfte sah es lange so aus, als könnten wir um den Sieg mitkämpfen. Aber die immer weiter steigenden Asphalttemperaturen haben uns offenbar zu Rennende nicht geholfen. Wir sind in den letzten zwei Stints bei der Performance im Vergleich zu BMW und Porsche abgefallen, aber wir haben im Moment noch keine genaue Erklärung dafür."

Chaos um Reifenluftdrücke

Völlig verwachst hatte das Acura-Team von Wayne Taylor Racing: Das Grauen für Rick Taylor, Filipe Albuquerque und Louis Delétraz begann nach zweieinhalb Stunden, als man ein Rad und damit den Anschluss an die Führungsgruppe verlor. Dazu kamen zwei Durchfahrtsstrafen wegen Pitlane Speeding; der endgültige Sargnagel war ein Bremsdefekt, der zur vorzeitigen Aufgabe führte.

Dazu waren WTR (#10) wie auch Chip Ganassi (#01) mehrfach von Verwarnungen wegen zu niedrigen Reifenluftdrücken betroffen. Der von Michelin verordnete Minimalluftdruck wird über ein Monitoring-System überwacht. In der Vergangenheit waren die Teams angehalten, das Problem beim nächsten regulären Boxenstopp zu beheben. Kurz vor dem fünften Saisonlauf wurden die Regeln geändert: In der GTP-Topklasse und in allen GTD-Klassen müssen die Teams nach einer Verwarnung sofort an die Box kommen, um den korrekten Luftdruck einzustellen, was in Summe zu Dutzenden Verwarnungen und Extrastopps führte.

> „Zu Beginn der zweiten Rennhälfte sah es lange so aus, also könnten wir um den Sieg mitfahren. Aber die steigenden Asphalttemperaturen haben uns nicht eben geholfen."
>
> Acura-Pilot Tom Blomqvist

Fast alle Teams kritisierten die Regeländerung scharf, während IMSA darauf verwies, dass es sich beim Mindestluftdruck nicht nur um ein Sicherheitsthema handele, sondern auch um ein BOP-Thema, um die Performance besser vergleichen zu können. In den Klassen, in denen es keine BOP gibt, also LMP2 und LMP3, gibt es auch keine Verwarnungen – was in der Theorie dazu führen könnte, dass in diesen Rennklassen niedrigere Luftdrücke gefahren werden können als in den BOP-Klassen. „Die Luftdrücke sind eh viel zu hoch angesetzt und ein Dauerärgernis, jetzt kommen auch noch Dutzende Strafen und Extrastopps dazu, die das Rennen zerstören", schimpfte ein GTP-Teamchef.

„Total absurde Regel"

Während es in der GTP-Topklasse nur vereinzelt zu den Reifenluftdruck-Verwarnungen kam, waren besonders die beiden GT3-Klassen GTD Pro für werksunterstützte Teams und GTD für Teams mit gemischten Fahrerpaarungen aus Profis und Amateuren besonders hart betroffen.

Rick Mayer, Technikchef beim Ferrari-Team Risi, dessen Piloten Daniel Serra und Davide Rigon den zweiten Platz in der GTD-Pro-Wertung belegten, forderte ein schnelles Umdenken bei den Regelhütern: „Die neue Regel ist unsinnig, weil es viele Rennsituationen geben kann, wo der Luftdruck im Verlauf des Stints abfällt, zum Beispiel mit Slicks bei einsetzendem Regen. Da wäre jedes Auto im Feld betroffen – das ist eine total absurde Regel!"

Während das Thema BOP in der GTP-Topklasse fast keine Rolle spielt, hängt die Performance der GT3-Marken weiterhin stark von der BOP-Einstufung ab. Die Lexus RC-F GT3 des Teams Vasser-Sullivan haben seit Saisonbeginn eine gute BOP, was ihnen in Watkins Glen einen doppelten Klassensieg in der GTD-Pro und in der

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GTD-Klasse einbrachte. Weil Ferrari und Lamborghini für das fünfte Rennen deutlich Gewicht ausladen durften, gehörten sie ebenfalls zu den Frontrunnern, auch wenn alle Lambo-Teams von Problemen, Unfällen und Strafen dahingerafft wurden.

In der GTD-Pro-Klasse klinkte sich auch noch Corvette in den Kampf um den Sieg ein, weil man dank extremer Spritsparerei den Kontakt zur Spitze halten konnte, die von Lexus (Hawksworth/Barnicoat) und Ferrari (Serra/Rigon) gebildet wurde. Als es um die Wurst ging, überholten Hawksworth und Serra die Corvette; am Ende behielt Lexus die Oberhand, weil das Ferrari-Team noch Sprit sparen musste.

In der GTD-Klasse führte das zweite Lexus-Team (Montecalvo/Telitz/Thompson) das Rennen über weite Strecken an, im Ziel lag man sogar vor dem GTD-Pro-Schwesterauto. Die Plätze 2 und 3 gingen an BMW (Paul Miller Racing #1) und an Porsche (Wright Motorsport #16). Für Wirbel sorgte am Ende noch BMW-Pilot Bill Auberlen, der seinen M4 GT3 bei einem spektakulären Überschlag ramponierte. ■

IMSA

Lexus-Doppelsieg am Glen in den GT3-Klassen GTD und GTD-Pro

IMSA

Ferrari holte in der GTD-Pro-Klasse Platz 2 und hielt Corvette in Schach

IMSA-MEISTERSCHAFT

FÜNFTER SAISONLAUF: 6h-RENNEN WATKINS GLEN, NEW YORK (USA)

Länge der Strecke: 5,471 km; **Renndistanz:** 201 Runden = 1099,671 km; **Pole-Positions: GTP:** Nick Tandy / Mathieu Jaminet, Penske/Porsche 963 (#6): ohne Zeit; **GTD Pro:** Daniel Serra, Risi Competizione/Ferrari 296 GT3 (#62): 1.44,829 min; **GTD:** Loris Spinelli; Forte Racing/Lamborghini Huracán GT3 (#78): 1.44,430 min; **Schnellste Runden: GTP:** Jack Aitken (#31): 1.33,028 min; **GTD Pro:** Daniel Serra (#62): 1.45,879 min; **GTD:** Loris Spinelli (#78): 1.46,105 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	XGTP	#25	De Philippi/Yelloly	Rahal Letterman Racing/BMW M Hybrid V8	6:03.09,715 h
2.	GTP	#31	Derani/Sims/Aitken	Whelen Engineering/Cadillac V-Series.R	+12,078 s
3.	GTP	#60	Blomqvist/Braun	Meyer Shank Racing/Acura ARX-06	+20,421 s
4.	GTP	#5	Rockenfeller/van der Helm	JDC Miller Motorsports/Porsche 963 LMDh	+2 Runden
5.	GTP	#01	Bourdais/Van der Zande	Chip Ganassi Racing/Cadillac V-Series.R	+4 Runden
6.	LMP2	#04	Kurtz/Hanley/Siegel	Crowdstrike Racing/LMP2-Oreca	+5 Runden
7.	LMP2	#18	Merriman/Dalziel/Rasmussen	Era Motorsport/LMP2-Oreca	+5 Runden
8.	LMP2	#52	Keating/Chatin/Quinn	PR1 Mathiasen Motorsports/LMP2-Oreca	+5 Runden
9.	LMP2	#35	Falb/Van der Garde/Pierson	TDS Racing/LMP2-Oreca	+6 Runden
10.	LMP2	#8	Yoluc/Stevens/Simpson	Tower Motorsports/LMP2-Oreca	+6 Runden
11.	LMP2	#88	Perez Companc/Wadoux/Nielsen	AF Corse/LMP2-Oreca	+8 Runden
12.	LMP3	#74	Robinson/Fraga/Burdon	Riley Motorsport/Ligier JS P320	+12 Runden
13.	LMP3	#30	Dickerson/Grist/Murray	Jr. III Racing/Ligier JS P320	+12 Runden
14.	LMP3	#17	Mantella/Boyd/Varrone	AWA Motorsport/Duqueine D08	+12 Runden
15.	LMP3	#36	Andretti/Chaves/van Berlo	Andretti Autosport/Ligier JS P320	+13 Runden
16.	LMP3	#13	Fidani/Bell/Kern	AWA Motorsport/Duqueine D08	+13 Runden
17.	LMP3	#4	Lucas/Kasemets/Estep	AVE Motorsport/Ligier JS P320	+14 Runden
18.	LMP3	#33	Barbosa/Pino/Willsey	Sean Creech Motorsport/Ligier JS P320	+14 Runden
19.	LMP3	#54	Rabe/Pinkerton/McAleer	MLT Motorsport/Ligier JS P320	+16 Runden
20.	GTD	#12	Telitz/Montecalvo/Thompson	Vasser Sullivan/Lexus RC F GT3	+18 Runden
21.	GTD-Pro	#14	Hawksworth/Barnicoat	Vasser Sullivan/Lexus RC F GT3	+18 Runden
22.	GTD-Pro	#62	Serra/Rigon	Risi Competizione/Ferrari 296 GT3	+18 Runden
23.	GTD-Pro	#3	García/Taylor	Corvette Racing/Corvette C8.R GTD	+18 Runden
24.	GTD-Pro	#79	Gounon/Juncadella	WeatherTech Racing/Mercedes-AMG GT3	+18 Runden
25.	GTD	#1	Sellers/Snow/Lewis	Paul Miller Racing/BMW M4 GT3	+18 Runden

NACHRICHTEN

THE GLEN IM HÖHENFLUG

Das IMSA-Langstreckenrennen in Watkins Glen zeigt eine ansteigende Formkurve: Mit 57 Startern erzielte man das höchste Nennergebnis für ein Langstreckenrennen am Glen seit 1984. Insgesamt starteten bei allen Läufen am IMSA-Wochenende über 190 Rennwagen. Auch der Zuspruch der Zuschauer wächst weiterhin deutlich an.

PORSCHE MIT E-WIRBEL

Porsche-Veteran Jörg Bergmeister fuhr am Rennsonntag einige Demorunden mit dem im Quali-Modus gut 1200 PS starken Porsche Cayman GT4 e-Performance, auf dessen Scheibe die etwas missverständliche Aussage zu lesen war: Porsches vollelektrischer Prototyp für den Kundensport. Jörg Bergmeister nahm am Samstag auch an der Autogrammstunde teil, weil das Demo-Auto im Fahrerlager ausgestellt war. Dabei versammelten sich vor seinem Tisch mehr Fans als vor allen LMP2-Tischen zusammen, denn Bergmeister fuhr fast anderthalb Jahrzehnte in der ALMS und der IMSA-Serie und hat damit eine gewisse Berühmtheit.

QUALI MIT WETTERCHAOS

Das Qualifying zum 6h-Rennen wurde vom Wetter zerrupft: Während die GT-Teams noch reguläre Rundenzeiten schafften, sorgte ein kräftiger Schauer für den Abbruch des LMP2/3-Qualifyings, die GTP-Topwagen kamen gar nicht mehr zum Zug. Die Startaufstellung erfolgte nach dem IMSA-Punktestand.

TERMIN-CLASH WEC/IMSA

Übernächste Woche ist für jene Hersteller Logistikstress angesagt, deren Rennteams in der WEC und in der IMSA antreten, denn die Rennen in Monza und Mosport gehen am selben Wochenende über die Bühne. IMSA will für 2024 alles probieren, um solche dämlichen Überschneidungen auszuschließen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nürburgring Langstrecken-Serie: Der Streit um die Neuausrichtung geht in die zweite Runde

„Geben das Ruder nicht ab“

Das Gezerre um die Nürburgring Langstrecken-Serie geht weiter. Nach der Gründung der neuen Gesellschaft NES GmbH mit Mehrheitsbeteiligung des AvD äußert sich auch die VLN Sport GmbH – der Zusammenschluss der VLN-Clubs. Man will die Serie, die man 47 Jahre lang aufgebaut hat, nicht aus der Hand geben.

Von: **Bianca Leppert**

BR FOTO

In der NLS kämpfen zwei Lager darum, wie es in Zukunft weitergeht

Wer die Irrungen und Wirrungen rund um die Zukunft der Nürburgring Langstrecken-Serie verstehen will, muss in diesen Tagen schon sehr wachsam sein. Denn die ganze Geschichte ist durchaus kompliziert. Die Kurzversion: Derzeit streiten sich zwei Parteien darum, eine Nordschleifen-Serie in der Saison 2024 auszurichten. Und jede Partei geht jeweils davon aus, dass die eigene Serie so stattfinden wird.

Da ist die neu gegründete Nürburgring Endurance Serie GmbH mit dem AvD, dem 74 Prozent gehören, und Ralph-Gerald Schlüter als Geschäftsführer. Im Hintergrund: Die Nürburgring Holding GmbH, die den Schulterschluss mit dem AvD machte. Auf der anderen Seite die VLN Sport GmbH als Zusammenschluss der VLN-Clubs. Die verkündeten nun: „Es ist nicht im Sinne unserer Gesellschafter, das Ruder der Serie, die sie in den vergangenen 47 Jahren mit jeder Menge Enthusiasmus und Herzblut aufgebaut haben, vollständig aus der Hand zu geben“, sagt Mike Jäger, Geschäftsführer der VLN Sport. „Vielmehr sehen wir unsere Zukunft darin, die Serie künftig wieder unter eigener Regie durchzuführen, wie es bereits erfolgreich bis einschließlich 2016 der Fall gewesen ist.“

Zwei Serien nebeneinander sind allerdings unwahrscheinlich. Wer hat also die besseren Chancen, die Pläne umzusetzen? Hier kämpft jede Partei mit ihrem jeweils eigenen Stolperstein. Die Nürburgring Endurance Serie dürfte vor der Herausforderung stehen, die Organisation mit nur zwei der bisherigen Clubs, die sich dafür ausgesprochen haben, umzusetzen. Dazu kommt, dass man Personal aus Rennleitung, Sportwarte und Co. gewinnen muss. Die VLN Sport GmbH dürfte damit kein Problem haben, schließlich greift man auf ein funktionierendes System zurück. Hier sind jedoch die Termine der Knackpunkt. Da sitzt die Nürburgring Holding wiederum am längeren Hebel.

Was bei all den Diskussionen und Machtkämpfen immer noch vergessen wird: Es muss auch irgendjemand in der Serie mitfahren. Sonst nützt der kühnste Plan nichts. Langsam drängt die Zeit, denn die Teams müssen planen. ■

BMW M4 GT3: Felgenbrüche häufen sich

Felgen als Achillesferse?

Beim 24h-Rennen Spa tritt BMW im Kampf um den Gesamtsieg an. Doch zuletzt bereiteten Felgenbrüche wie am DTM-Auto von René Rast in Oschersleben Kopfschmerzen. Das Problem ist nicht neu. Für Spa stehen wie gehabt Rissprüfungen an.

Von: **Bianca Leppert**

Mit so einem Thema beschäftigt sich kein Hersteller gern. Doch die Häufung der Felgenschäden am BMW M4 GT3 lässt den Bayern keine andere Wahl. Für alle öffentlich zu sehen war die Problematik beim Ausfall von René Rast vom Team Schubert bei der DTM in Oschersleben. Doch es gab zuvor schon Fälle ähnlicher Art. So kam Walkenhorst Motorsport auf der Nordschleife seit NLS 8 2022 bereits auf drei Felgenbrüche, das BMW Junior Team von RMG fiel deshalb beim diesjährigen 24h-Rennen aus.

Die Felgen stammen von der Marke Rimstock aus Großbritannien. Ob es sich um ein Konstruktions-, Design- oder Materialproblem handelt, wollte man auf Anfrage bei BMW nicht im Detail beantworten, da man sich derzeit im intensiven Austausch mit dem Lieferanten befindet, „um gemeinsam das Problem in vollem Umfang zu analysieren“.

Offenbar ist nicht eine bestimmte Charge betroffen, und das Thema tritt auch nicht erst ab einer hohen Laufzeit der Felge auf. Die wird meist getrackt. „Aufgrund unserer Analysen sind wir in der Lage, das Problem sehr gut einzugrenzen und potenziell problematische Felgen mit hoher Trefferquote zu ermitteln. Da es sich aber um ein sicherheitsrelevantes Thema handelt, vermeiden wir jegliches Risiko und untersuchen weiterhin alle Chargen“, heißt es.

Die Teams müssen dafür spezielle Rissprüfungen an jeder einzelnen Felge vornehmen. Dafür wird ein Spray auf die Felge gesprüht, das anschließend abgewaschen wird. Danach kommt eine Art Puder darauf. Dort, wo Risse vorhanden sind, blutet die Stelle entsprechend aus. ■

ADAC

Zuletzt brach am BMW M4 GT3 von René Rast in Oschersleben die Felge

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

US-Lehren aus Le Mans

Beim fünften Lauf der IMSA-Serie in Watkins Glen war Le Mans das große Gesprächsthema im Fahrerlager. Aus zwei Gründen: IMSA bereitet sich offenbar auf die Integration eines LMH-Herstellers vor. Und ein LMDh-Hersteller scheint sich zu fragen: Ist LMDh das richtige Konzept, um in Le Mans zu siegen?

Von: **Marcus Schurig**

Natürlich hat die IMSA-Serie das 24h-Rennen in Le Mans verfolgt, schließlich kooperieren ACO/FIA und IMSA bei der gemeinsamen Topklasse. Abseits der bekannten Diskussionen um die BOP stand die Frage im Zentrum: Warum waren die LMH in Le Mans schneller als die LMDh aus Amerika? Die Analyse der US-Experten fokussiert sich auf fünf Aspekte: Erstens ist der Unterboden in der LMH-Klasse nur minimal reglementiert, was Vorteile beim Abtrieb bringt. Zweitens haben die LMH-Autos von Toyota und Ferrari offenbar Spielräume, um das Frontdifferenzial beim Bremsen und Einlenken „vorteilhaft" zu nutzen. Drittens bieten die größeren technischen Freiheiten des LMH-Reglements Vorteile beim Topspeed, wie bei Ferrari zu sehen war. Viertens gibt es, wie bereits in MSa berichtet, eine Fachdebatte zum mittleren Heckflügel des 499P, den so nur Ferrari verwendet. Last but not least wird auch debattiert, ob es womöglich Unterschiede zwischen den Michelin-Reifen in der WEC und in der IMSA-Serie gibt, die in Le Mans den LMH-Herstellern in die Hände gespielt haben könnten.

Ferrari-Technikboss Ferdinando Cannizzo stellte in Watkins Glen klar, dass der Mittelflügel keinen Vorteil bringe, auch dann nicht, wenn man ihn über die Auspuffabgase „anbläst". Was die restlichen Punkte betrifft, so werden sie aus zwei Perspektiven diskutiert: IMSA hat Le Mans intensiv verfolgt, um sicherzustellen, dass man die LMH-Autos adäquat einstufen kann, sollte ein Hersteller einen US-Einsatz erwägen. Wir wissen, dass weder Toyota noch Peugeot US-Einsätze planen, folglich kann es sich nur um Ferrari handeln. Die Italiener wollen diese Spekulation natürlich nicht kommentieren. Zweitens hat man sich bei General Motors (GM) nach dem äußerst erfolgreichen Einsatz in Le Mans (Hypercar, Garage 56 und GTE-Am) ganz offen die Frage vorgelegt, was es braucht, um in Le Mans in den nächsten zwei Jahren zu siegen, wie Insider berichten. Die Antwort: Entweder ein komplett neues BOP-System, das der LMDh-Plattform gerecht wird – oder der Bau eines Hypercar-Autos. Und offenbar sollen beide Handlungsstränge aktiv weiterverfolgt werden ... ■

MOTORSPORT IMAGES

Le-Mans-Sieg erwünscht: Angeblich evaluiert GM sogar ein LMH-Konzept

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

499P: SPANNUNGSABFALL?

Ferrari-Technikchef Ferdinando Cannizzo konnte in Watkins Glen die Probleme bei den zwei Boxenstopps des in Le Mans siegreichen 499P immer noch nicht final erklären: „Wir wissen, dass es zu einem Spannungsabfall im Hochvolt-Umfeld des Hybridsystems gekommen ist, den Grund haben wir noch nicht bestimmen können." Deshalb mussten die Piloten zweimal einen sogenannten Power Cycle oder Neustart durchführen, und zwar in mehreren Schritten.
Beim ersten Vorfall kostete das 1.05 Minuten, beim letzten Boxenstopp 23 Minuten vor Ende dauerte die gleiche Prozedur 1.46 Minuten, offenbar weil Alessandro Pier Guidi einen Fehler bei den Befehlseingaben machte. Interessantes Detail: Offenbar ging beim letzten Boxenstopp wegen des Systemneustarts auch kurz die rote Lampe für einen Funktionsfehler des Hybridsystems an. Das hätte in Amerika einen Check des Hybridsystems notwendig gemacht – unter diesen Regeln hätte Ferrari das Rennen in Le Mans ganz sicher verloren.

GÖTZ IM GT MASTERS

Das ADAC GT Masters darf sich mit einem bekannten Namen schmücken: Maxi Götz kehrt auf dem Norisring, Sachsenring und beim Finale in Hockenheim zurück ins Cockpit des Mercedes-AMG GT3. Er tritt an der Seite des Rumänen Petru Umbrarescu bei HRT an. Hintergrund: Arjun Main, mit dem Umbrarescu in Hockenheim Zweiter wurde, darf als DTM-Pilot nicht im selben Event in beiden Serien starten.

24h-NÜRBURGRING-TERMIN

Das 24h-Rennen am Nürburgring findet 2024 nicht wie geplant am Christi-Himmelfahrt-Wochenende (9. bis 12. Mai) statt, sondern drei Wochen später am Fronleichnam-Wochenende (30. Mai bis 2. Juni). Der langfristig geplante Termin wurde verschoben, weil die FIA WEC einen Lauf in Spa am selben Datum angesetzt hat. Das hätte einige Teams in Schwierigkeiten gebracht, denn die WEC schreibt ab 2024 ebenfalls eine GT3-Klasse aus.

BR FOTO

24h SPA MIT 71 GT3-AUTOS

Neuer Rekord: 71 Autos prügeln sich am kommenden Wochenende um die GT3-Krone beim 24h Rennen Spa. Mercedes-AMG stellt mit 16 Autos die meisten GT3-Renner, Porsche kommt auf 14, bei Audi hat man 13 genannt. Interessant: Mit 22 Autos ist die Bronze-Kategorie die mit den meisten Teilnehmern. In der Pro-Klasse sind 20 Fahrzeuge am Start. Damit ist zum ersten Mal seit 2014 die Pro-Kategorie nicht mehr die stärkste.

IMSA ERWARTET LMP2-FLUT

Weil die Sportwagen-WM (WEC) im nächsten Jahr aus Platzgründen die LMP2-Klasse nicht mehr ausschreibt, wandern viele Topteams in die IMSA-Meisterschaft ab, die die LMP2-Klasse bis 2025 bestätigt hat. „Wir rechnen je nach Rennen mit bis zu 15 LMP2-Rennwagen", sagte IMSA-Präsident John Doonan in Watkins Glen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Entscheidende Schl

Toyota feiert bei der Safari-Rallye einen Vierfach-Sieg, Hyundai geht geprügelt nach Hause, der bisherige WM-Zweite Thierry Neuville wird disqualifiziert. Die WM 2023 ist schon vor der Sommerpause weitgehend entschieden.

Von: **Markus Stier**

Den lautesten Schlag tut es, als die Rallye längst vorbei ist. 50 Minuten vor Mitternacht flattert am Sonntagabend das Urteil der Stewards in die elektronischen Briefkästen, unter anderem unterschrieben von der deutschen Sportkommissarin Tanja Geilhausen: Der Hyundai mit der Nummer 11 ist disqualifiziert. Der Fall ist klar, die Crew geständig. Thierry Neuville und Martijn Wydaeghe haben nach der offiziellen Streckenbesichtigung einen Späher über die Prüfungen geschickt, der nach dem Training im Weg liegende Steine, aber auch Abkürzungsmöglichkeiten notieren sollte. Der Spion wurde nicht einmal, sondern gleich zweimal an zwei verschiedenen Tagen erwischt.

Artikel 35.4.2 des Sportgesetzes verbietet nach der Veröffentlichung der Strecken jegliches Befahren von Wertungsprüfungen ohne ausdrückliche Genehmigung von Sportbehörde oder Veranstalter, bis die Prüfungen absolviert sind. So dürfen neben den Fahrern die Ingenieure einmal über die Strecken rollen. Die Werksteams schicken zwar regelmäßig Wettermelder aus, die aber dürfen lediglich an die Pisten fahren, nicht darüber.

Leicht zu erwischen

Heimliches Trainieren oder das Aussenden von Spähern sind in der Geschichte des Sports keine seltenen Tatbestände. Anders als bei den meisten WM-Läufen findet der Großteil der Prüfungen in Kenia auf Privatgelände statt. Latifundien und Reservate von Staat und Großgrundbesitzern sind sämtlich mit Zäunen abgesperrt und bewacht, Ein- und Ausfahrten sind nur durch wenige geöffnete Tore möglich, entsprechend groß ist die Aussicht, angehalten und registriert zu werden.

> In der 50-jährigen WM-Geschichte gab es erst 14 Vierfach-Siege. Toyota feiert nun den vierten Vierfach-Erfolg, nur Lancia hat mit fünfen einen mehr auf dem Konto.

Neuvilles Ansinnen war verständlich: Bei der Rückkehr des WM-Zirkus nach Kenia vor zwei Jahren dominierte er die Rallye nach Belieben, bis ihm am letzten Tag ein Stein einen Stoßdämpfer zerschlug. Seitdem hat der Belgier mit der Safari eine Rechnung offen, und die hätte er besonders gern in der aktuellen Saison beglichen. Mit dem Rückenwind des ersten Saisonsiegs bei einer nach schweren Regenfällen bemerkenswert raubeinigen Rallye Sardinien sind Neuville und das Hyundai-Team nach Afrika geflogen, erstmals nach sechs von 13 Rallyes mit dem Gefühl, nicht nur hinterherzulaufen, sondern die Initiative in der Hand zu haben. „Wir werden voll angreifen“, verkündet Ingenieur Gerard Jan de Jongh schon nach der Landung am Flughafen Nairobi und ergänzt: „Wir müssen!“

Neuville ist vor dem Wochenende der erste Verfolger des Weltmeisters, aber die 25 Punkte Rückstand des WM-Zweiten auf Kalle Rovanperä entsprechen bei maximal 30 erreichbaren Zählern

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Laut Ergebnisliste war Toyota drückend überlegen, dabei hätte der Staub die vier Yaris fast dahingerafft

ROESELER

pro Lauf fast schon einem Freilos für den Finnen. In der Markenwertung sieht es nach Sardinien ähnlich aus: Hyundai fehlen 23 Punkte auf Toyota, was bei einem Gesamtstand von 235 zu 212 und maximal 52 erzielbaren Punkten gar nicht nach viel klingt, aber in der WM dürfen nur eingeschriebene Teams punkten und nur die jeweils zwei Besten einer Marke werden gezählt. Wer sonst noch mitfährt, spielt bei der Kalkulation überhaupt keine Rolle. Und so holt Dani Sordo als am Ende bestplatzierter Hyundai-Fahrer 15 Markenpunkte für einen dritten Platz. In Wahrheit war der Spanier nur Fünfter, aber die vor ihm platzierten Elfyn Evans und Takamoto Katsuta werden aus der Herstellerwertung gelöscht – Ersterer war nur drittschnellster Toyota-Mann, Letzterer gar nicht für Markenpunkte nominiert. Sogar der nur zwölftplatzierte Esapekka Lappi erobert auf diese Weise noch acht Punkte für seinen Arbeitgeber.

So gerechnet macht die Disqualifikation Neuvilles den Kohl gar nicht fett. Toyota müsste sich schon annähernd zwei Totalausfälle leisten, um die Koreaner wieder ins Spiel zu bringen, ein Phänomen, das es seit Einführung dieses Punktesystems noch nie gab. Ob es nun 48 Punkte Rückstand sind oder wie zuvor 42, der Titelkampf ist praktisch entschieden. Schon am Samstagabend, als Teamchef Cyril Abiteboul nach dem Ausfall von Esapekka Lappi vor die Mikrofone tritt, verkündet er offen: „Wir sind hart bestraft worden. Das ist, wo wir stehen." Der erst im Januar inthronisierte Franzose hat die Tonart gewechselt: Betonte er anfangs noch, sein Job sei es, für Erfolge zu sorgen und das Team zu restrukturieren, ist nun nur noch von der zweiten Aufgabe die Rede.

Rätselhafte Panne

Der von Abiteboul frisch eingesetzte Technikchef François-Xavier Demaison ist gerade erst ein paar Wochen im Amt. Er kann bei der Vorbereitung zur härtesten Rallye des Jahres nicht eingreifen und auch nicht verhindern, dass an Esapekka Lappis i20, angefangen vom Shakedown, gleich dreimal das Kardanwellengelenk zum Hinterachsdifferenzial bricht. In Alzenau kann man sich weder erklären, warum das erstmals im Vorjahr beim Testen aufgefallene Problem überhaupt auftritt, noch warum es ausschließlich Lappis Auto betrifft. Abiteboul versichert, die Technik in den anderen Autos sei identisch, auch fährt Lappi keine nennenswert andere Abstimmung als Neuville.

Der für die neue Chance dankbare und fast immer gut gelaunte Finne kann einem leidtun. Er liefert bei seinem Safari-Debüt eine starke Vorstellung, ist bis zur Halbzeit als Dritter bestplatzierter Hyundai-Mann und durchaus in Schlagdistanz zu den führenden Toyotas, aber nur deswegen, weil er ebenso schnell und talentiert schraubt, wie er fährt. Schon zum ersten Mittagsservice am Freitag stehen ein zerfetzter Hinterreifen und eine gebrochene Bremsscheibe zu Buche. Als sich am frühen Samstagmorgen vor der vermeintlich härtesten Etappe alle noch mal mental lockern und die Reifendrücke prüfen, liegen Lappi und Co Janne Ferm schon im Dreck und fummeln an der Hinterradaufhängung herum. Cyril Abiteboul versichert: alles kein Drama. Lappi hätte nur am Setup geschraubt. Doch daraus ergeben sich vier Fragen: Warum werkelte Lappi ausschließlich hinten links, seit wann gehören Steine zum Abstimmungswerkzeug, warum muss ein Schraubenschlüssel plötzlich als Hammer herhalten, und wie kann es überhaupt sein, dass ein Fahrer mit einem „falschen Setup" losgeschickt wird?

Ein noch größeres Rätsel ist der Ausfall des anfangs trotz eines Reifenplatzers durchaus konkurrenzfähige Neuville. Der Belgier trifft auf der sechsten Prüfung weder einen dicken Stein noch versteckt sich in der kleinen Senke, in der er strandet, eine so böse Kompression, dass es das vordere linke Federbein aus seiner oberen Verankerung reißen dürfte – und das hat es auch nicht: Die entscheidende Schraube ist verschwunden, und so bahnt sich der Dämpfer ungehindert den Weg ins Freie und zerstört dabei noch Antriebswelle und Servolenkung. „Das ist das zweite Mal in diesem Jahr, dass ich durch einen Fehler des Teams ausfalle", knurrt Neuville mit Hinweis auf den Turboschaden, der ihn schon in Portugal ein gutes Ergebnis kostete.

Es ist nicht so, dass Hyundai keine Hausaufgaben erledigt hätte. Nach dem Luftfilter-Desaster im Vorjahr haben die Ingenieure ein neues Ansaugsystem mit Rückschlagventil entwickelt, das sich seine Luft weiter oben und hinten einfängt, um sowohl gegen Staub als auch gegen tiefe Schlammpfützen gewappnet zu sein. Alle Teams haben mehrere Ersatzluftfilter an Bord.

Und tatsächlich sind es nicht die orange-blauen Renner, die im Staub schwächeln, sondern die am Ende großen Sieger. Nach zwei zerdepperten Felgen bei Pierre-Louis Loubet und einem nach einem frühen Reifenschaden mäßig begeisterten Ott Tänak rollen die beiden Pumas des M-Sport-Teams, das durchaus mit großen Hoffnungen angetreten ist, ziemlich bedeutungslos auf den Rängen 6 und 7 dem Ziel entgegen. Nach den schweren Verlusten bei Hyundai ist die entscheidende Frage am Sonntagmorgen nur noch, in welcher Reihenfolge die vier Toyotas auf den ersten vier Rängen einlaufen. Aber am Morgen hat sich die Äquatorsonne durch die Wolken gebrannt, und kurz bevor sie ihren höchsten Stand erreicht, klettern die Wassertemperaturen bei sämtlichen Yaris in bedrohliche Höhen. Die Kühler sind komplett mit Gras und Sand verstopft.

Mit einer derart staubigen Veranstaltung hat trotz der Erfahrungen der letzten beiden Jahre niemand gerechnet. Obwohl kein Mensch seriös das Wetter drei Wochen im Voraus vorhersagen kann, ging schon auf Sardinien das Gerücht um, in Kenia würde Ende Juni die Welt untergehen. Tatsächlich ist der Himmel schon während des Trainings eher bedeckt. Bei der Reifenwahl entscheiden sich dementsprechend alle Teams, keine Wahl haben zu wollen. Angesichts der drohenden Sintflut und mit den Erfahrungen von der nassen Sardinien-Rallye wählen sämtliche Werksfahrer bei der härtesten Rallye des Jahres ausschließlich die weichere der beiden Pirelli-Schottermischungen, was kein Fehler ist, obwohl der große Regen ausbleibt.

Während die zwei Hyundai am Freitagnachmittag volles Risiko gehen und aus Gewichtsgründen nur ein Ersatzrad mitnehmen, plädiert Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala bei seinem Quartett klar für zwei Reserve-Reifen. Aber Sébastien Ogier setzt sich über das Diktat hinweg. Er rechnet vor: „Die rund 20 Kilo Extragewicht ▷

ROESELER

Sieger Ogier: „Musste noch nie so hart kämpfen"

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Ogier: Beim Abwehren von Rovanperäs Attacke Heckklappe abgerissen

ROESELER

Katsuta: Erst links ein Zebra getroffen, danach rechts vorn und hinten Bäume

kosten vielleicht nur ein Zehntel pro Kilometer, aber über eine ganze Runde mit drei Prüfungen kommen da bestimmt sieben Sekunden zusammen. Und so kann ich den Gewichtsnachteil gegenüber Kalle kompensieren. Der ist so dünn, dass sein Auto allein dadurch immer zehn Kilo leichter ist als meins."

Gepokert und gewonnen

Der Reifenflüsterer aus Frankreich schont seine Gummis auf der groben ersten Prüfung in Loldia, die zweite ist die flüssigste und glatteste Piste der ganzen Rallye, und auf der dritten könnte sich Ogier einen Platten leisten und trotzdem mit vier intakten Rädern in den Sonnenuntergang rollen. Der Plan geht mehr als auf: Aus 2,5 Sekunden Vorsprung auf Rovanperä am Mittag macht Ogier 22,8 am Abend, und das, obwohl das Schicksal, die Geister oder die Götter, die ihm in Kedong vor zwei Jahren einen Dämpfer zerklopften und im Vorjahr einen Reifen zerfetzten, ihm auf der berüchtigten Klopperpiste bei Naivasha wieder nicht gewogen sind. Dieses Mal gehen die finsteren Mächte subtiler vor: Sie sabotieren im Yaris das Hybridsystem. Ogier schüttelt ungläubig den Kopf: „Ein Sensor hat gemeldet, ich hätte irgendwo einen Einschlag mit 30g gehabt, und sicherheitshalber alles abgeschaltet." Ohne das 136-PS-Manko hätte sich der achtmalige Weltmeister noch mehr vom amtierenden Champion freischwimmen können.

So kann Rovanperä, der wie bei seinem Sieg im Vorjahr fehlerlos und clever fährt, am Samstagnachmittag neben dem Berg des schlafenden Kriegers zurückschlagen. Regen bedeutet Rovanperä-Wetter. Wo andere auf der Schmierseife ums Überleben kämpfen, attackiert der Finne und halbiert Ogiers Vorsprung mit einem Schlag auf 16,7 Sekunden – in Kenia kein wirkliches Polster.

Bei Toyota ist man stolz, grundsätzlich keine Teamorder zu verhängen, und so reiben sich trotz der japanischen Monotonie auf den vorderen Plätzen am Sonntag alle die Hände, schließlich ist längst nicht entschieden, wer von den vier Toyota-Mannen nicht mit aufs Podium darf. Der mit sich unzufriedene, weil zu defensive Elfyn Evans hat Teamkollege Takamoto Katsuta im Nacken, und der Safari-Zweite des Jahres 2021 liegt ebenfalls exakt 16,7 Sekunden hinter dem Zweiten von 2022.

Die Spannung steigt, als die erste von sechs Prüfungen absolviert ist. „Malewa" ist, abgesehen von der Auftakt-WP in Nairobi, die kürzeste der Rallye, aber mit ihren unzähligen losen Gesteinsbrocken die übelste. Teamchef Latvala hat einen Tagesbefehl ausgegeben, der auch dem Orakel von Delphi Respekt abgenötigt hätte: Es gibt keine Stallorder, aber alle mögen doch bedenken, wie wichtig und großartig ein erneuter Vierfach-Erfolg wäre und dass sie doch die Marken-WM im Speziellen und die Interessen des größten Automobilherstellers der Welt im Allgemeinen berücksichtigen mögen. Aber davon abgesehen könne natürlich jeder machen, was er will.

Kalle Rovanperä geht am Morgen zu Ogier und kündigt an, nicht anzugreifen. Anschließend haut er dem gesamten Feld ausgerechnet beim Geröllritt in Malewa mächtig in die Fresse und rechtfertigt sich, die anderen hätten extra gebummelt. Ogier hat nur noch 8,7 Sekunden Vorsprung und staunt: „Wow. Für einen, der eigentlich die Tabelle im Auge behalten muss, ist das mal eine Ansage." Er schlägt umgehend zurück, obwohl er dabei die Heckklappe samt Flügel an einem Baum abstreift.

> 6,7 Sekunden, das ist die knappste Safari-Rallye seit 1973. Damals waren Mehta und Kallström zeitgleich, aber gezählt wurde nur auf die Minute.

„Alles okay, außer dass ich ein paar graue Haare mehr habe", sagt Sportdirektor Kai Lindström. Es klemmt und bröckelt plötzlich an allen Ecken. Auch Evans hat sich im dichten Buschwerk die Heckflosse abgerissen, aber Katsuta, auf den Latvala besonders mäßigend eingewirkt hat, kann die Chance nicht nutzen,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der viel beschworene Regen blieb weitgehend aus. Nur ein Schauer am Samstag sorgte für ein bisschen Matsche

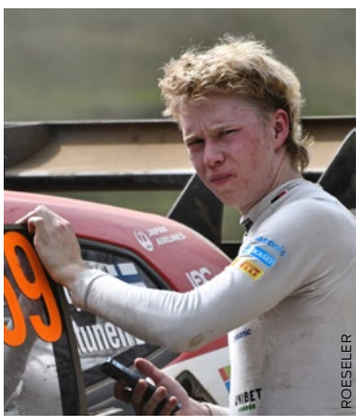
ROESELER

ROESELER

Tänak: Auch mit frischen Luftfiltern waren der Este und sein Puma langsam

ROESELER

Neuville: Beim Spicken erwischt



ROESELER

Rovanperä: Trotz Platz 2 unzufrieden

dieses Mal ist bei ihm der Hybridantrieb ausgefallen, bei allem Frust die kleinste aller Pannen beim Japaner. Schon im Shakedown hat er sich mit Schmackes überschlagen, dabei hätte ihm die Ehre zuteilwerden sollen, später den Staatspräsidenten auf einer schnellen Runde zu chauffieren. William Ruto steigt kurzerhand im Ford von Loubet ein.

Als der mit vielen Ersatzteilen, meterweise Klebeband und Spucke geflickte Japan-Yaris am Freitag ins Etappenziel rollt, ist nur noch eine Ecke am Auto heil. Vorn links hat Katsuta ein Zebra erwischt, rechts hinten einen Baum und vorn rechts einen dicken Ast, der die Frontscheibe zertrümmert hat. Es ist ein Wunder, dass alle vier Räder noch dran sind. Als Katsuta zum letzten Service am Sonntag rollt, fragt Technikchef Tom Fowler: „Wem gehört denn das Auto da?“ – „Na mir“, sagt Katsuta. „Ach, echt? Ich hab’ mich nur gewundert, weil da alles heil ist“, unkt der Engländer.

Das Hybridsystem ist mit einem Reset gerichtet, doch die heißen Motoren kurz vor Schluss machen dem Team Sorge. Zwar sind die Temperaturen nach Reinigung der Kühler nicht mehr bedenklich, aber niemand weiß, ob die Vierzylinder nicht was abgekriegt haben. Folglich ergeht die Order: Alle Fahrer schalten auf ein Sicherheits-Mapping mit reduzierter Leistung.

Ogier rettet den knappsten Safari-Sieg seit 50 Jahren ins Ziel und hüpft mit den angetretenen Massai-Kriegern um die Wette, aber ansonsten herrschen finstere Mienen. Katsuta hadert wegen des Elektro-Antriebs, Evans wegen sich selbst und Rovanperä, weil er ohne vollen Qualm nicht mehr angreifen konnte.

Nur die Gastgeber sind bester Dinge: Präsident und Vize überreichen strahlend die Trophäen, das schon im Vorjahr beachtliche Fan-Aufkommen hat sich nahezu verdoppelt. Schon am Samstag war die Straße um den Naivasha-See ein einziger Party-Korso, am Sonntagmittag hängt die Sicherheitsbeauftragte Michèle Mouton innerlich kochend auf einer zweispurigen Straße in einem siebenspurigen Stau fest. Als Neuville am späten Abend aus der Wertung gestrichen wird, zeigt das Google-Navi noch auf allen neuralgischen Straßen tiefes Rot. ■

SAFARI-RALLYE KENIA (22. BIS 25. JUNI)

7. von 13 Läufen mit 19 Wertungsprüfungen über 355,92 Kilometer

1. Ogier/Landais (F/F), Toyota Yaris Rally1	3:30.42,5 h
2. Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1	+6,7 s
3. Evans/Martin (GB/GB), Toyota Yaris Rally1	+2.58,5 min
4. Katsuta/Johnston (J/EIR), Toyota Yaris Rally1	+3.23,8 min
5. Sordo/Carrera (E/E), Hyundai i20 Rally1	+5.05,4 min
6. Tänak/Järveoja (EST/EST), Ford Puma Rally1	+9.14,4 min
7. Loubet/Gilsoul (F/B), Ford Puma Rally1	+16.15,7 min
8. Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL) Skoda Fabia Rally2	26.33,4 min
9. Solberg/Edmondson (S/GB), Skoda Fabia Rally2	29.04,0 min
10. Prokop/Jurka (CZ/CZ), Ford Fiesta Rally2	38.01,1 min

Bestzeiten: Ogier 7, Rovanperä 6, Tänak 2, Katsuta 2, Lappi 1, Neuville 1

WM-STAND FAHRER

1. Kalle Rovanperä	140 Pkte
2. Elfyn Evans	99
3. Sébastien Ogier	98
4. Ott Tänak	97
5. Thierry Neuville	93
6. Esapekka Lappi	69
7. Daniel Sordo	46
8. Takamoto Katsuta	35
9. Pierre-Louis Loubet	20
10. Craig Breen	19

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	285 Punkte
2.	Hyundai	237
3.	M-Sport-Ford	175

ROESELER

5. Toyota-Sieg bei sieben Rallyes

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zurück im Geschäft

Zum zweiten Safari-Sieg geschlichen: Kajetan Kajetanowicz und Maciej Szczepaniak

ROESELER

Als Einziger des halben Dutzends Titelanwärter fährt Kajetan Kajetanowicz in Kenia um WRC2-Punkte. Der Pole kann eigentlich mehr verlieren als gewinnen. Doch die Rechnung geht auf, und der 44-Jährige springt durch den Sieg in der WRC2-Tabelle auf Platz 4.

Von: **Reiner Kuhn**

Nie war die zweite Liga besser besetzt und spannender, aber auch nie komplizierter: Um seine Titelchancen zu optimieren, gilt es die richtigen WM-Läufe auszuwählen, werden doch nur sechs von sieben für den WRC2-Titel gewertet. Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën) ist eine Macht auf Asphalt, wie seine Siege in Monte Carlo und Kroatien zeigen.

Um den WM-erfahrenen Gus Greensmith und WRC2-Champion Emil Lindholm aus dem Weg zu gehen, bevorzugt ihr Skoda-Markenkollege Kajetan Kajetanowicz die kostenintensiven Übersee-Rallyes, um Punkte zu sammeln. Das Glück des Polen: Ausgerechnet der Kenia erprobte und potente Titelmitfavorit Oliver Solberg stellt klar: „Auch ein WM-Titel ist für mich nur etwas wert, wenn ich diesen gegen die Besten erringe“ und verzichtet auf vermeintlich einfach einzufahrende Zähler. Ergo muss Vorjahressieger Kajetanowicz nur acht WRC2-Teams, fünf davon aus Kenia, hinter sich lassen. Die größte Gegenwehr bietet der im bisherigen Saisonverlauf eher unglücklich agierende M-Sport-Junior Gregoire Munster.

Der Safari-Debütant kann als Einziger dem befreit aufgeigenden Solberg folgen. Und da Kajetanowicz trotz defensivem Anfangstempo durch einen Radwechsel eineinhalb Minuten einbüßt, ist Munster vorn. Dessen Markenkollege Martin Prokop, Carl Tundo, der im Shakedown erstmals im angemieteten Skoda Platz nahm, und Armin Kremer (siehe FIA-Masters-Cup-Story rechts) können und wollen das Tempo nicht mitgehen. Der Tscheche hofft, beim dritten Afrika-Auftritt erstmals ins Ziel zu kommen, der Kenianer will bester Einheimischer werden, und

ROESELER

Knapp an Sensation vorbei: Solberg

Der Druck und die Spannung im Titelkampf werden größer, auch weil in Estland und Finnland WRC2-Weltmeister Emil Lindholm erstmals im Hyundai i20 antritt.

der deutsche Routinier konzentriert sich beim Kenia-Debüt auf den Masters-Cup. Dementsprechend zurückhaltend ackern sich die drei über die zerfurchten Pisten und streiten im besten Falle um einen Platz auf dem Podium.

Hätte Solberg in WP10 nicht ein Rad gewechselt, wären am Samstag und Sonntag alle Bestzeiten an den 21-Jährigen gegangen, und er hätte trotz eines zwischenzeitlichen Rückstands von rund sieben Minuten Kajetanowicz vor dem Ziel noch abgefangen. Denn nachdem Munster seinen Fiesta am Samstagmittag mit defekter Lichtmaschine abstellt (WP11), verringert der Pole Risiko und Tempo deutlich, letztlich führt er die WRC2-Wertung mit neun Minuten vor Routiner Prokop an. Am Sonntag kehrt Munster zurück, nur um erneut zu stranden, diesmal im tiefen Sand mit defekter Lenkung. Solberg fehlen bei seiner Aufholjagd am Ende 30 Sekunden. ■

ROESELER

Lange nicht auf dem Podium: Prokop

WRC2 / KENIA

1.	Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL) in Skoda Fabia Rally2 evo	3:57.15,5 h
2.	Solberg/Edmondson (S/GB)* Skoda Fabia Rally2 evo	+ 2.30,6 min
3.	Prokop/Jurka (CZ/CZ)* Ford Fiesta Rally2	+ 11.27,7 min
4.	Tundo/Jessop (EAK/EAK) Skoda Fabia Rally2 evo	+ 14.22,7 min
5.	Kremer/Gottschalk (D/D) Skoda Fabia Rally2 evo	+ 17.24,9 min

*hier nicht für die WRC2 nominiert

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 7

1.	Yohan Rossel (F)	77 Punkte
2.	Oliver Solberg (S)	64 Punkte
3.	Gus Greensmith (GB)	62 Punkte
4.	Kajetan Kajetanowicz (PL)	55 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FIA Masters Cup I Kenia

„Einfach ein unglaubliches Abenteuer“

Gelungene Afrika-Premiere für Armin Kremer: Auf dem Weg zum Sieg im Masters Cup kann er nicht nur allem Unbill trotzen, sondern holt auf der Powerstage auch noch einen zusätzlichen WRC2-Punkt.

Von: **Reiner Kuhn**

Selbst ein dreimaliger Deutscher, Europa- und Asien-Pazifik-Meister hat noch nicht alles erlebt und noch Träume. Also strickte Armin Kremer sein WM-Programm im FIA-Masters-Cup um die Safari-Rallye in Kenia herum, ließ frühzeitig einen Skoda Fabia einschiffen und reiste zu „einem unglaublichen Abenteuer“. „Die Landschaft und Tierwelt sind grandios, die Strecken brutal und die Menschen unglaublich herzlich. Wer diesen Sport auf dem Niveau wie ich betreiben durfte, muss das erlebt haben.“ Selbst wenn der 53-Jährige gestehen musste: „Ehrlich gesagt, bin ich wohl noch nie so langsam gefahren.“

Seinen drei Cup-Kontrahenten ging es erheblich schlechter: Auf der ersten Tagesetappe strandete der Grieche George Vassilakis (Ford), am Samstag der Spanier Miguel Diaz-Aboitiz (Skoda), beide gaben auf. Anders Jason Bailey: Der Kanadier rollte früh seinen Ford raus und fuhr weiter.

ROESELER

Kremer: Beim Afrika-Debüt Gesamt-Platz 13 und Fünfter bei den Rally2

Am Samstag musste er mit defekter Ölwanne aufgeben und kam zurück. Auch Kremer und Co Timo Gottschalk mussten leiden. Aber obwohl sie anfangs mit der Gegensprechanlage und zwischenzeitlich einem streikenden Schaltsensor haderten, waren sie in 18 der 19 Prüfungen die schnellste Crew über 50 Jahre. Nur in der siebten Prüfung hatte Bailey einmal die Nase vorne, weil das nordostdeutsche Duo gleich zwei defekte Räder wechseln musste. Zum Abschluss glänzte Kremer noch mit zwei drittschnellsten WRC2-Zeiten und holte als Sahnehäubchen auf seinen zweiten Masters-Cup-Sieg nach Kroatien einen Powerstage-Punkt. Kremer hat nun wieder Titelchancen und kann in Estland im direkten Vergleich mit Titelverteidiger Mauro Miele weiter Boden gutmachen. ■

Schwachstellen bei Technik und Arbeitsabläufen

Hyundai in der Bredouille

Ob beim Test, im Shakedown oder Wettbewerb: In Kenia wurde Esapekka Lappi jeweils von Antriebspannen gestoppt.

Gleich dreimal ließ eine defekte Kardanwelle Hyundai-Werksfahrer Esapekka Lappi in Kenia im Stich. Das Thema ist bei Hyundai nicht neu. Der Finne war bedient und wollte sich nicht äußern. Anders Teamchef Cyril Abiteboul: „Die Defekte passierten im gleichen Bereich des Autos. Deshalb denken wir, dass die Kardanwelle eher eine Folge als die eigentliche Ursache dieses Problems ist.“

Dass zudem Thierry Neuville durch eine lose Mutter der Dämpferbefestigung um seine Erfolgschancen gebracht wurde, kommentiert Abiteboul so: „Diese Art Rallye deckt die Schwächen des Autos, des Teams und der Fahrer auf. Ehrlich gesagt ist es so einfach. Nun sehen wir die harte Realität der Arbeit, die wir leisten müssen. Die jahrelang vakante Position des Technischen Direktors hat seit ein paar Wochen ‚FX‘ (Demaison) inne. Er hat die Kompetenz und Ideen, ein Auto leichter, stärker und einfacher zu machen. Vielleicht hat uns das ebenso gefehlt wie ein anderer Ansatz, auch und vor allem bei den Arbeitsabläufen.“ ■ RK

STIER

Lappi am Boden: Ständige Schraubarbeiten in Kenia

AUS DEM SERVICEPARK

GEPLATZTER TRAUM

Piero Canobbio ist am Boden zerstört. „Nachdem im Vorjahr ein Leihauto im Zoll hängen blieb, kaufte ich über den ehemaligen Hyundai-Teamchef Andrea Adamo einen neuen i20 Rally2. Als wir den Container öffneten, stand da ein Gebrauchtwagen, der sich nicht einmal starten ließ“, ärgerte sich der in Kenia lebende Italiener.

DÜNNE LUFT

Ott Tänak und Pierre-Louis Loubet hatten die Ehre, einen kenianischen Superstar zu treffen: Eliud Kipchoge ist der erste Mensch, der die Marathon-Distanz unter zwei Stunden lief. Auf 1500 Metern Höhe waren die Ford-Männer happy, dass sie beim Fototermin nur einen Kilometer mit der Langstreckenlegende laufen mussten.

VERWIRRTER EHRENGAST

Toyota lud Juha Kankkunen ein, mit Akio Toyoda als Vorauskommando einen Hybrid-Toyota-Hilux zu fahren. Das Team brachte Kankkunen in Erinnerung an sein Safari-Debüt 1985 im früher traditionellen Toyota-Stützpunkt, dem Serena-Hotel in Nairobi, unter. Der 64-Jährige musste lachen: „Die haben umgebaut. Ich habe nichts mehr wiedererkannt.“

SCHNELLE RUNDE

Bei der Streckenbesichtigung schaffte Armin Kremer als Einziger das Kunststück, im Leihwagen etwas zu schnell über die Piste zu rumpeln. Die FIA-Stewards honorierten die Leistung mit einem 250-Euro-Strafzetttel.

SCHLECHTES OMEN

„Der Helm mit dem speziellen Safari-Design kommt jetzt endgültig in den Schrank, der bringt einfach kein Glück“, sagte Neuville-Copilot Martin Wydaeghe nach allerlei Problemen, ohne zu wissen, dass im Nachgang noch eine Disqualifikation folgte. „Es reicht. Künftig werde ich immer den gleichen Helm nutzen.“

JENSEITS VON AFRIKA

Während M-Sport-Junior Gregoire Munster in Kenia strauchelte, gewann sein Teamkollege Adrien Fourmaux in dessen Heimat die auch zur britischen Meisterschaft zählende Ypern-Rallye. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Doppelte Dominanz an

Übermächtige Mamba: Maro Engel fuhr am Samstag den Gegnern um die Ohren und gewann dominant

MERCEDES

Mit Mercedes-Pilot Maro Engel und Audi-Fahrer Ricardo Feller gab es in Zandvoort zwei Sieger von der Pole-Position. In der Tabelle liegt jetzt Thomas Preining (Porsche) vorn.

Von: **Michael Bräutigam**

Preining war nach dem Rennwochenende in Oschersleben wohl der mit den größten Bauchschmerzen. Sein sicher geglaubter Sieg im Sonntagsrennen wurde ihm wegen einer Lappalie beim Boxenstopp aberkannt. Die Regel, nach der bei der Anfahrt des Autos die Hinterreifen nur von Muskelkraft gehalten werden müssen, und gegen die Preinings Manthey-Crew verstoßen hatte, wurde vor dem Zandvoort-Event gekippt. Ab sofort ist es erlaubt, mit dem festgehaltenen Reifen den Boden zu berühren. Auch wenn die Änderung allenthalben auf Zuspruch stieß, so bleibt doch ein fader Beigeschmack.

Der Österreicher wirkte in Zandvoort umso motivierter, den entstandenen Schaden wettzumachen. Blöd für ihn und seine Markenkollegen: Eine BOP-Anpassung sorgte für 20 kg Mehrgewicht im Auto, dessen Motor zudem mit kleineren Restriktoren (38 statt 39,5 mm) weniger Luft zum Atmen hatte. Da half es

> „Eigentlich sollte ich an der Box parken, aber als der Call kam, war ich schon vorbei. Also habe ich mich an die rote Ampel gestellt."
>
> Ricardo Feller, Abt-Audi

nur bedingt, dass Preining innerhalb des Elfer-Lagers klar den Hut aufhatte und so gesehen überperformte. Mehr als Platz 7 war am Samstag nicht drin. Am Sonntag konnte er mit P2 dafür umso stärker abschneiden und übernahm die Tabellenführung. Im morgendlichen Qualifying hatte er schon eine Hand auf der Pole-Position. Doch nach einer roten Flagge waren noch drei Minuten Fahrzeit übrig, die Feller nutzte, um dem Manthey-Piloten den Platz noch wegzuschnappen.

Feller einfach souverän

Der Abt-Fahrer war dabei zufällig ganz vorne an der Ampel und konnte somit als nahezu Einziger das Aufwärmprozedere der Reifen so durchführen, dass es noch für eine Top-Zeit reichte. „Eigentlich sollte ich an der Box parken, aber als der Call kam, war ich schon vorbei. Also habe ich mich an die rote Ampel gestellt", berichtete Feller. Ein kurzer Check

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

der Nordseeküste

BMW

Erstes Saisonpodest: P2 für Meister Sheldon van der Linde am Samstag

ADAC

Sonntag: Wie Engel feierte Feller in Zandvoort seinen zweiten DTM-Laufsieg

im Reglement ergab, dass entgegen dem zwischenzeitlich mulmigen Gefühl alles regelkonform war. Vom besten Startplatz fuhr er daraufhin am Sonntag einen ähnlich souveränen – boxenstoppbereinigten – Start-Ziel-Sieg ein wie tags zuvor Engel.

Hinter Preining landete ein wiedererstarkter Luca Stolz in seinem HRT-Mercedes auf P3. Nach einem völlig verkorksten Auftakt war auch der Zandvoort-Samstag mit P11 nicht gerade wunschgemäß. Von Startplatz 14 war jedoch auch kaum mehr drin. Zwischen Oschersleben und Zandvoort wurde sein Auto auf Basis eines neuen Chassis wieder aufgebaut und lief so gut wie eh und je. „Nach einem sehr bescheidenen Wochenende in Oschersleben ist es schön, so zurückzukommen. Den Unterschied haben eindeutig die Jungs in der Box gemacht“, richtete Stolz sich an sein Team.

Meister auf dem Podest

Leidtragender des HRT-Stopps war Marco Wittmann im BMW von Project 1. Die Mannschaft aus Lohne hat gegenüber dem Auftakt einen großen Schritt nach vorn gemacht, den ersten Podestplatz verschenkte man aber sowohl am Samstag als auch Sonntag, weil der Pflichtstopp zwei Sekunden zu lange dauerte. Am Samstag kam die Info an die Boxencrew zu kurzfristig, am Sonntag klemmte es ebenfalls.

„Wir hatten zweimal das Podium vor Augen. Es war sicherlich ein großer Schritt in die richtige Richtung, aber die Boxenstopps sind jetzt das offensichtlichste Thema, an dem die Jungs arbeiten müssen“, war Wittmann zwiegespalten. „Uns mangelt es auch noch etwas an Topspeed gegenüber den Schubert-BMW, die die erste Referenz für uns sind“, nennt er einen weiteren Punkt, an dem das frisch in die DTM eingestiegene Team noch Potenzial vermuten lässt.

Am Samstag konnte Wittmann vor dem etwas zu überhasteten Stopp Druck auf Titelverteidiger Sheldon van der Linde in einem der besagten Schubert-BMW machen. Der Südafrikaner meldete sich mit P2 im Qualifying, nur wenige Tausendstel hinter Engel, eindrucksvoll zurück. Auch im Rennen konnte er diese Position einfahren, auch wenn Auftaktsieger Franck Perera (Lamborghini) ordentlich Druck aufbaute. Der Franzose war im Zuge der Reifenwechsel genau wie SSR-Teamkollege Mirko Bortolotti an Wittmann vorbeigezogen, wobei der Italiener seinerseits vom BMW bedrängt wurde.

Überflieger Maro Engel

Perera übernahm damit über Nacht sogar wieder die Tabellenführung, musste sie tags darauf aber wieder abgeben. Als einer der Pechvögel des Chaos-Qualifyings musste er das Sonntagsrennen von P18 aufnehmen, am Ende landete er im Ziel auf P14, woraus wegen einer Disqualifikation von Mattia Drudi (Audi) P13 wurde. Damit konnte er zumindest Tabellrang 2 retten, punktgleich mit Feller.

„Insgesamt sicher ein positives Wochenende“, resümierte Perera. „Am Samstag konnten wir ums Podium fahren, am Sonntag war es nach dem Qualifying etwas komplizierter. Aber jetzt geht es zum Norisring, da hatte ich letztes Jahr eine gute Pace und wir sollten auch diesmal wieder relativ stark sein.“

Und damit – das Beste zum Schluss – zu dem Mann, der in Zandvoort alle in Grund und Boden fuhr. So klar wie Preining die Porsche-Markenkollegen abwatschte, so deutlich war auch die Mercedes-interne Dominanz von Maro Engel. Wann immer die Strecke besonders herausfordernd ist, dreht er auf: Nordschleife, Bathurst, Macau – und Zandvoort. Im Samstags-Quali war seine Pole-Zeit fast neun Zehntel schneller als die Pole im ADAC GT Masters 2022, mit ähnlicher BOP und gleichen Reifen.

> „Der Samstag war ein Traumtag. Heute wussten wir, dass es mit dem Erfolgsballast schwieriger wird. Trotzdem haben wir gekämpft und ein gutes Rennen gezeigt.“
>
> Maro Engel, Landgraf-AMG

Im Rennen fuhr er gefühlt mit Halbgas zum Sieg. Am Sonntag konnte er trotz 20 kg Erfolgsballast und 5 kg mehr BOP-Gewicht Platz 5 holen. Als Punktbester des Wochenendes macht er den harzigen Auftakt fast schon wieder vergessen. „Der Samstag war ein Traumtag“, freute sich Engel, der der „gelben Mamba“ und dem Landgraf-Team den ersten DTM-Sieg bescherte. Für Engel war es übrigens erst der zweite! „Heute wussten wir, dass es mit dem Erfolgsballast schwieriger wird. Trotzdem haben wir gekämpft und ein gutes Rennen gezeigt“, so Engel am Sonntag.

Selbst im Audi-Lager, wo man über Nacht 20 kg aus den Autos laden durfte, konnte man nur ungläubig mit dem Kopf schütteln. „Engel war mit seinem Gewicht immer noch etwas zu schnell“, sagte ein ranghoher Audi-Mitarbeiter vor Ort. Ein schöneres Kompliment kann es wohl kaum geben. Oder war es doch nur eine versteckte Spitze gegen die BOP?

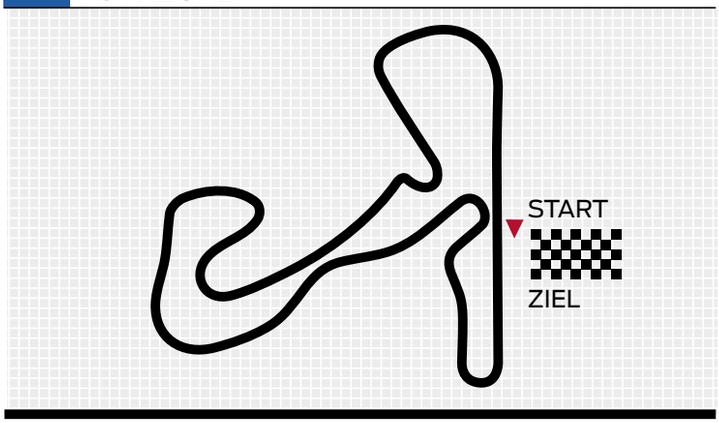
Wie auch immer: Die DTM des Jahres 2023 ist abwechslungsreich und unberechenbar. Die jungen Wilden fordern die alten Hasen heraus und umgekehrt. Vier Fahrer von vier Marken haben die ersten vier Rennen gewonnen. Beste Voraussetzungen also für den weiteren Saisonverlauf. Nächster Halt: Norisring am 8. und 9. Juli. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM 2023 RESULTATE

ZANDVOORT (NL) 4,259 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Maro Engel	1.32,585 min
2.	Sheldon van der Linde	+ 0,030 s
3.	Marco Wittmann	+ 0,297 s
4.	Franck Perera	+ 0,298 s
5.	Albert Costa Balboa	+ 0,341 s
6.	Mirko Bortolotti	+ 0,349 s
7.	Jusuf Owega	+ 0,360 s
8.	Kelvin van der Linde	+ 0,408 s
9.	Patric Niederhauser	+ 0,468 s
10.	Thomas Preining	+ 0,490 s
11.	Ayhancan Güven	+ 0,499 s
12.	Lucas Auer	+ 0,543 s
13.	Luca Engstler	+ 0,552 s
14.	Luca Stolz	+ 0,577 s
15.	Mattia Drudi	+ 0,581 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Ricardo Feller	1.33,020 min
2.	Thomas Preining	+ 0,344 s
3.	Maro Engel	+ 0,497 s
4.	Patric Niederhauser	+ 0,534 s
5.	Laurin Heinrich	+ 0,550 s
6.	Luca Stolz	+ 0,588 s
7.	Marco Wittmann	+ 0,590 s
8.	Ayhancan Güven	+ 0,601 s
9.	Dennis Olsen	+ 0,716 s
10.	Kelvin van der Linde	+ 0,741 s
11.	Albert Costa Balboa	+ 0,743 s
12.	Christian Engelhart	+ 0,852 s
13.	Luca Engstler	+ 0,887 s
14.	Dries Vanthoor	+ 0,927 s
15.	Lucas Auer	+ 0,930 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Zandvoort (NL): 24.06.2023; 3. von 16 Läufen;
39 Runden à 4,259 km = 166,101 km
27 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter: 28 Grad, trocken/sonnig
Pole-Position:
#48 Maro Engel, Mercedes-AMG GT3, 1.32,585 min = 165,6 km/h
Schnellste Runde:
#48 Maro Engel, Mercedes-AMG GT3, 1.34,508 min = 162,2 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Maro Engel (D)	Mercedes/Landgraf	1:02.51,627 h	25 +3*
2.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 6,000 s	20 +2*
3.	Franck Perera (F)	Lamborghini/SSR	+ 6,528 s	16
4.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 7,694 s	13
5.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 8,074 s	11 +1*
6.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 11,551 s	10
7.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 12,196 s	9
8.	Albert Costa Balboa (E)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 14,859 s	8
9.	Dries Vanthoor (B)	BMW/Schubert	+ 24,215 s	7
10.	Jusuf Owega (D)	Mercedes/Landgraf	+ 27,610 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Zandvoort (NL): 25.06.2023; 4. von 16 Läufen;
39 Runden à 4,259 km = 166,101 km
27 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 29 Grad, trocken/sonnig
Pole-Position:
#7 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.33,020 min = 164,8 km/h
Schnellste Runde:
#7 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.34,371 min = 162,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	1:02.43,618 h	25 +3
2.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 2,719 s	20 +2*
3.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 6,540 s	16
4.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 6,789 s	13
5.	Maro Engel (D)	Mercedes/Landgraf	+ 10,844 s	11 +1*
6.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 11,727 s	10
7.	Ayhancan Güven (TR)	Porsche/Bernhard	+ 15,592 s	9
8.	Patric Niederhauser (CH)	Audi/Tresor Orange 1	+ 16,162 s	8
9.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 16,987 s	7
10.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 18,422 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

STAND FAHRER

1.	Preining	55 Punkte
2.	Perera	51
3.	Feller	51
4.	Engel	45
5.	Heinemann	42
6.	Bortolotti	37
7.	Engelhart	36
8.	S. van der Linde	33
9.	Olsen	26
10.	Wittmann	25
11.	K. van der Linde	24
12.	Stolz	21
13.	Aitken	18

STAND TEAMS

1.	SSR Performance	84 Punkte
2.	Toksport WRT	76
3.	Manthey EMA	76
4.	Abt Sportsline	72
5.	Merc.-AMG Landgraf	57

STAND HERSTELLER

1.	Porsche	118 Punkte
2.	Lamborghini	104
3.	Mercedes	94
4.	Audi	85
5.	BMW	76
6.	Ferrari	42

ADAC MOTORSPORT

Tabellenführer noch ohne Laufsieg 2023: Porsche-Pilot Thomas Preining

KOMMENTAR

DAS DTM-LUXUSPROBLEM

Die DTM lebt von der Hochklassigkeit der Teams und Fahrer, die in der Serie antreten. Das größte Pfund ist aber auch die größte Schwäche, denn so ist meist schon nach dem Qualifying das Rennergebnis zu weiten Teilen vorprogrammiert. Ausnahme: Wenn im Qualifying irgendwelches Chaos dafür sorgt, dass dort die Kräfteverhältnisse anders sind als gewohnt. Für alle anderen Fälle gilt: Die Startphase und jene sieben bis acht Runden, in denen die Boxenstopps stattfinden, sind spannend anzusehen. Die Phasen dazwischen respektive danach sind aber eher eine Prozession. Zu Class-1-Zeiten hatte man mit Push-to-pass und DRS zumindest Tools, um auch im restlichen Rennverlauf Verschiebungen zu ermöglichen. Die gibt es in der GT3-DTM natürlich nicht. Deshalb zwei akute Vorschläge für mehr Action in den Rennen: Erstens die Freigabe, wie man die vier respektive auf manchen Strecken drei neuen Reifensätze für Samstag und Sonntag verwenden darf. Zweitens die Verlängerung des Boxenstoppfensters nach hinten, um mehr taktische Möglichkeiten zu schaffen. Dann klappt es auch ohne künstliche Überholhilfen mit mehr Durchmischung im hochklassigen Starterfeld.

Michael Bräutigam, Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Engstler Motorsport

Großer Schritt nach vorn

Aufwärtstrend: Luca Engstler kam in Zandvoort in beiden Rennen in die Top 15 und holte somit zweimal Punkte

ADAC MOTORSPORT

Für das einzige nominelle Ein-Wagen-Team Engstler Motorsport gilt es, eine steile Lernkurve zu bewältigen. In Zandvoort gab es für Luca Engstler die ersten Punkte – dank optimierter Abläufe im Hintergrund.

Von: **Michael Bräutigam**

Während Project 1 zwei Autos eingeschrieben hat, aktuell aber nur mit einem vertreten ist, plante man bei der Wiggensbacher Truppe von Anfang an mir nur einem Fahrzeug. Dieses ist jenes Auto, das zuvor schon von Sophia Flörsch und René Rast bei Abt Sportsline gefahren wurde. Rast fuhr damit 2022 bis zum letzten Rennen um den Titel mit.

Die bislang vor allem im Tourenwagensport aktive Engstler-Mannschaft wurde in Oschersleben praktisch ins kalte Wasser geworfen. Über den Winter hatte man sich personell in großen Teilen neu aufgestellt und beim Auftakt musste man feststellen, dass es auch operativ noch einige Stellschrauben zu drehen gilt.

Ein eigentlich vor Zandvoort angesetzter Test wurde sogar abgesagt. „Wir haben festgestellt, dass es in Oschersleben am Operativen lag, dass wir noch nicht ganz auf dem Niveau waren. Unser Fokus war, diese Themen in den Griff zu kriegen“, sagt Luca Engstler, der nicht nur Fahrer ist, sondern dem Team auch im Tagesgeschäft mit vollem Einsatz hilft.

Interessant: Mit Ron Hartvelt hat man sich neben Projektleiter Manuel Reuter für die DTM noch einen weiteren großen Namen mit viel Know-how an Land gezogen. Der Niederländer feierte mit seinem Ingenieurswissen schon mit Chevrolet und Volvo Titel in der Tourenwagen-WM. Er war außerdem Ingenieur an Reuters DTM-Auto im Jahr 2000, danach bei Jaguar und Red Bull sogar einige Jahre in der Formel 1 tätig.

Er und ein weiterer Ingenieur seiner Firma (One Group Engineering) sind nun fix dabei, Hartvelt in Zandvoort auch zum ersten Mal fürs gesamte Wochenende. Die Struktur, die man nun gefunden hat, trug an der Nordseeküste Früchte. In beiden Qualifyings holte Engstler sich den 13. Startplatz. Die ersten vier Punkte gab es dank jeweils Platz 14 bei den beiden Nordsee-Rennen. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

DTM-MEISTER AM MIKRO

Der DTM-Meister von 2021, Maximilian Götz, war in Zandvoort zurück im Fahrerlager. Er kommentierte bei „ran Racing“ (ProSieben) an der Seite von Eddie Mielke sämtliche Sessions am Wochenende. Beim nächsten Event am Norisring hat er sogar eine Doppelaufgabe: Zum einen kommentiert er erneut bei der DTM mit, zum anderen tritt er im ADAC GT Masters bei seinem Heimrennen an. Bei HRT vertritt er Arjun Maini, der parallel bei der DTM startet, als Teamkollege von Razvan Petru Umbrarescu .

STRANDSEGELN DER ÄBTE

Als Aufwärmübung fürs Wochenende durften die Abt-Piloten Ricardo Feller und Kelvin van der Linde sich beim Strandsegeln direkt an der Nordsee ausprobieren. Pech für die beiden: An diesem Tag herrschte Flaute, weshalb an viel Geschwindigkeit nicht zu denken war. Die Bilder belegen jedoch: Spaß hat die Aktion trotzdem gemacht.

ABT SPORTSLINE

ZWEI DTM-NEULINGE

René Rast und Jack Aitken zählen zu den viel beschäftigten Fahrern im DTM-Feld. Zuletzt waren sie – wie auch Mirko Bortolotti – bei den 24h von Le Mans am Start. In Zandvoort mussten sie passen, weil Rast bei der Formel E in Portland startete und Aitken bei der IMSA in Watkins Glen. Dadurch kamen Dries Vanthoor und Albert Costa Balboa zu ihren DTM-Debüts. Beide ereilten sehr ähnliche Schicksale: Am Samstag landeten die Ersatzmänner auf den Plätzen 8 und 9. Sonntag fielen beide nach Kollisionen aus.

HEINEMANN: FULLTIME-JOB

Unter den Vollprofis in der DTM ist ausgerechnet der als Tabellenführer angereiste Tim Heinemann (Toksport WRT/Porsche) eine Ausnahme. Er arbeitet in der Motorsportabteilung von KW im Vertrieb. Dieser 40-Stunden-Job beschäftigt ihn außerhalb der Rennwochenenden, für die er sogar Urlaub einreichen muss. Damit zahlt er auch das Vertrauen seines Chefs Klaus Wohlfarth zurück: Der finanzierte ihm 2019 seine allerersten Autorennen – und war in Zandvoort übrigens höchst selbst vor Ort.

FAN-ATTRAKTIONEN

Die DTM präsentiert sich unter der Führung des ADAC noch familienfreundlicher als bisher. Unter 16-Jährige können kostenlos zu den Rennen. In der „Fan Zone“ im Fahrerlager kann man relaxen, ins Bällebad springen, sich schminken lassen oder seine Reaktionsfähigkeit an der Reaction Wall testen. Abgerundet wird das Programm von DJ-Sessions und VIP-Gesprächen auf der Showbühne sowie dem Pitwalk samt Autogrammstunde. In Zandvoort fanden sich über das gesamte Wochenende rund 24 000 Fans ein. Ein Beweis, dass das Konzept ankommt.

ZWEI SPORTLEGENDEN

Der Bekanntheitsgrad mancher „Promis“, die das Signal zum Starten der Motoren vor dem Rennen geben, hält sich bisweilen in Grenzen. Diesmal aber hatte man zwei große Namen verpflichtet: Im ersten Lauf hielt Windsurf-Legende Bjørn Dunkerbeck (Bild) das Schild hoch, im zweiten Lauf Ex-Weltklasse-Torhüter Jean-Marie Pfaff.

ADAC MOTORSPORT

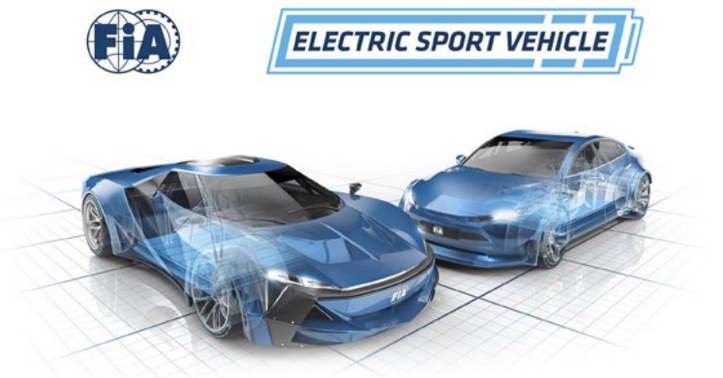
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Electric Sport Vehicle

Elektro-Gruppe N?

Nach der gescheiterten ETCR und dem noch holprigen Start der STCC hat die FIA nun selbst das Thema E-Tourenwagen in die Hand genommen.

Von: **Michael Bräutigam**



FIA

Bislang nur eine Ankündigung: Kommt die ESV-Kategorie ans Laufen?

An der FIA ETCR war der Automobil-Weltverband nur mit seinem Prädikat beteiligt, die technische Basis lieferte analog zu den TCR-Regularien die WSC-Gruppe. Der kostengünstigere Ansatz aus Skandinavien ist sechs Wochen vor dem geplanten Saisonstart bislang nur in Form eines Prototyps und Computergrafiken optisch in Erscheinung getreten.

Nun gibt die FIA selbst den Weg vor, den man gerne sehen will. Der Name „Electric Sports Vehicle“ ist auf den ersten Blick etwas irreführend, weil einem eher Sport- statt Tourenwagen in den Sinn kommen. Tatsächlich wird die „ESV“-Klasse für GT und Sportcoupés ausgeschrieben, sie soll aber eher dem Sinn von Tourenwagen entsprechen. Dabei will man die Seriennähe der früheren Gruppe N und die Anpassungsfaktoren aus der Bergrennszene miteinander vereinen, um eine kostengünstige, ausgeglichene Kategorie zu schaffen.

Erste Eckdaten gibt es auch schon. Vor allem soll viel Serientechnik zum Einsatz kommen, die Mindestleistung beträgt 300 kW (410 PS), und man darf Karosserieverbreiterungen anbringen. Ein möglicher Stolperstein: Die maximale Höhe des Fahrzeugs beträgt 1460 mm, damit wäre ein Hyundai Ioniq 6 (1495 mm), der grundsätzlich dem Sinn des Reglements entspricht, bereits raus.

Ob und wann die ESV im Gegensatz zur Electric GT durchstartet, bleibt noch abzuwarten. ■

NACHRICHTEN

TCR CHINA: REGENSPIELE

Der zweite Saisonevent war eine äußerst nasse Angelegenheit. Bei den zwei Rennen in Zhejiang setzten sich Jason Zhang (Lynk & Co) und Martin Cao (Hyundai) im Kampf um die Siege im 32-köpfigen Feld durch. Tabellenführer bleibt David Zhu (Lynk & Co).

NASCAR XFINITY SERIES

Das Rennen NASCAR Xfinity Series in Nashville ging deutlich actionreicher ab als jenes im Cup. Dabei konnte sich Cup-Stammstarter A. J. Allmendinger (Kaulig-Chevrolet) seinen ersten Oval-Saisonsieg sichern. Riley Herbst war im SHR-Ford auf P2 bester Stammstarter in Liga zwei.

NASCAR TRUCK SERIES

Carson Hocevar gewann das Truck-Rennen in Nashville. Für den Chevy-Piloten von Niece Motorsport war es nach Texas schon der zweite Saisonsieg.

NASCAR Cup Series

Chastain bestimmte die Musik

Ross Chastain (Chevrolet) sicherte sich in Nashville seinen ersten Saisonsieg. Dabei passte alles zusammen wie in einem Script.

Von: **Michael Bräutigam**

Zuerst holte der amtierende Vizemeister seine erste Pole-Position (und die von Trackhouse Racing) im Cup – ausgerechnet in der Musikstadt Nashville, in der sein Teambesitzer Justin Marks seit 2020 wohnt und wo dessen Hauptfirma sitzt. Zwar ist das Rennteam wie alle anderen Cup-Teams in der Nähe von Charlotte, man durfte den Auftritt in Tennessee aber trotzdem getrost als Heimrennen für Marks ansehen.

Auf die erste Pole folgten in der Frühphase des Rennens einige Führungsrunden. Dann jedoch sorgten ein zunehmend übersteuerndes Auto sowie störrischer Überrundungsverkehr für eine kurze Flaute. Dabei geriet Chastain ausgerechnet mit Noah Gragson aneinander, mit dem er sich im Mai in Kansas noch eine Prügelei geliefert hatte, und der diesmal partout nicht überrundet werden wollte.

So gingen die Stage-Siege an die Toyota-Piloten Tyler Reddick und Denny Hamlin, ehe Chastain im Schluss-Segment wieder aufdrehte. Mit mittlerweile wieder gezähmtem Camaro-Heck führte er die letzten 34 Runden an – insgesamt 99 von 300 – und holte sich vor den Gibbs-Piloten Martin Truex Jr. sowie Hamlin den ersten Saisonsieg.

Marks zurück im Cockpit

Für die Rückeroberung der Tabellenführung gegen Truex reichte es zwar nicht, trotzdem war dem „Watermelon Man“ seine Erleichterung anzusehen: Erst beim traditionellen Zerdeppern der Wassermelone dann beim Stemmen der Gitarren-Siegertrophäe.

Justin Marks selbst gibt übrigens am Wochenende sein Comeback: Beim Xfinity-Rennen in Chicago tritt er im Nashville-Siegerfahrzeug von Kaulig an. ■

MOTORSPORT IMAGES

Stilvolle Siegertrophäe: Ross Chastain gewann in der „Music City“

NASCAR CUP SERIES

Nashville/Tennessee (USA)
17. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Christopher Bell (USA)	Toyota
8.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
9.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
10.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 17 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	576 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	558
3.	Chastain (Chevrolet)	558
4.	Bell (Toyota)	531
5.	Busch (Chevrolet)	528
6.	Harvick (Ford)	515
7.	Hamlin (Toyota)	512
8.	Blaney (Ford)	502
9.	Larson (Chevrolet)	475
10.	Logano (Ford)	462

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Weltmeisterlich

Wenn Marco Bezzecchi zunächst auch stärker schien, konnte sich Weltmeister Francesco Bagnaia bis zum Rennen so steigern, dass er gewann und mit veritablem Vorsprung in die Sommerpause geht. KTM-Pilot Brad Binder wurde gleich zweimal von Strafen um das Podest gebracht.

Von: **Imre Paulovits**

Die rote Ducati fuhr über den Zielstrich, und auf dem Dach des Boxengebäudes ging ein gewaltiges Feuerwerk los. Doch selbst dessen Gepolter ging unter dem Getöse unter, das von den vollbesetzten Tribünen herüberkam. Dieselben beiden Fahrer, die letztes Jahr bei wechselndem Wetter die Spannung bis zum Schluss aufrechterhielten, ließen diesmal bei glühend heißem Wetter das Rennen bis zur letzten Runde offen. Und wenn zum Schluss auch das gleiche Resultat herauskam wie ein Jahr zuvor, war es ein unvergessliches Wochenende, das deutlich machte, wie schwierig es ist, unter der ungeheuren Last des MotoGP-Feldes vorn zu sein. Zwar waren es zwei Assen-Spezialisten, die sich zum Schluss durchsetzten, und Ducati und Weltmeister Bagnaia sind weiterhin das Maß der Dinge auf dem schnellen und flüssigen Kurs – dennoch mischte die Konkurrenz wieder mit, auch wenn die Japaner erneut Federn lassen mussten, bevor sie nun in der Sommerpause fünf Wochen Zeit haben, alles nur in ihrer Macht Stehende zu tun, um den Anschluss wiederherzustellen.

Bekannte Assen-Zustände

Als das Wochenende am Freitag losging, waren viele zunächst ratlos. „Das haben wir aber jedes Jahr“, erklärte Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. „In Assen gibt es relativ wenig Rennen im Jahr, daher hat die Strecke immer wenig Grip, wenn wir hier ankommen. Dass es Donnerstagnacht aber heftig geregnet hat

„Ich konnte erstmals mit weicheren Reifen als die anderen das Rennen zu Ende fahren. In der zweiten Saisonhäfte sollten wir vorn dabei sein.“

Brad Binder

und das den ganzen Sand, der in den Poren des Asphalts war, an die Oberfläche gespült hat, macht die Sache noch schwerer.“ Einige Fahrer meinten, die Reifen, die es eigentlich bräuchte, wären gar nicht dabei. Dem entgegnete Taramasso: „Wir machen es generell so, dass wir die Sieger-Reifen aus dem Vorjahr in die Auslage nehmen, dazu die, die am meisten gewählt wurden. Da letztes Jahr niemand den harten Vorderreifen benutzt hat, haben wir ihn dieses Jahr eine Stufe weicher gemacht. Aber das Problem ist, dass wir die Reifen im Februar festlegen müssen, und es nicht ganz einfach ist, das Wetter in Assen vorherzusehen.“

Es zeigte sich aber eines: Fabio Quartararo war mit der Yamaha konkurrenzfähig, und das trotz eines gebrochenen linken großen Zehs und einem verstauchten Fußgelenk. „Wenn wir hier nicht konkurrenzfähig sind, dann weiß ich nicht wo“, frohlockte der Südfranzose und fuhr sich mit der fünftschnellsten Zeit im ersten und der sechstschnellsten im zweiten Training gleich in die Q2. Dort konnte er erstmals in diesem Jahr einen neuen weichen Reifen in Rundenzeit umsetzen und fuhr sich mit der viertschnellsten Zeit in die zweite Startreihe – und von dort im Sprintrennen aufs Podest. „Es war hart, wir verlieren an vielen Stellen. Aber zumindest haben wir unseren Kurvenspeed einigermaßen fahren können. Wenn uns in den Kurvenscheiteln keiner im Weg steht, verlieren wir nicht ganz so viel auf den Geraden. Müssen wir aber hinter jemandem zu weit runterbremsen, haben wir wie-

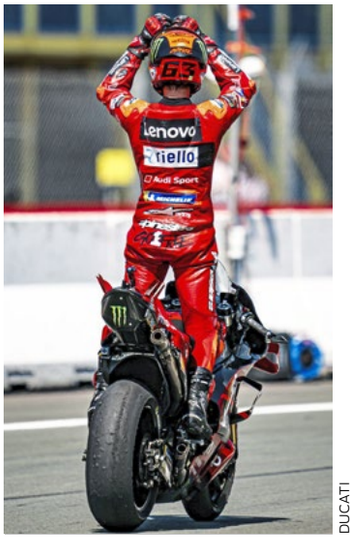
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sicher auf der Flucht: Francesco Bagnaia ließ sich von den Verfolgern an der Spitze nicht aus der Ruhe bringen

DUCATI

MOTOGP

Zäher Kampf: Brad Binder (#33) hielt sich lange gegen Favorit Bezzecchi



DUCATI

Bagnaia: Vierter Saisonsieg

MOTOGP

Drei auf einen Streich: Brad Binder (#33) stürmte am Start gleich an die Spitze und konnte sich dort eine Weile halten

der das Problem mit Wheelies, und alle fahren uns davon."

Dafür, dass der Weltmeister von 2021 das erste Mal seit Austin wieder auf dem Podest stand, musste aber erst KTM-Werkspilot Brad Binder eine Zeitstrafe bekommen, weil er die Streckenbegrenzung zu oft überfahren hatte. Der Südafrikaner wirkte völlig perplex: „Ich habe es gar nicht mitbekommen." Es handelte sich auch nur um Millimeter. Doch dies sollte ihm auch im Hauptrennen widerfahren, wo er ebenfalls als Dritter abgewunken wurde. „Ich komme mir vor wie hirntot, dass mir das zweimal passiert ist", knirschte er hinterher. „Das Gute ist aber, dass wir an diesem Wochenende das beste Motorrad hinbekommen haben, das wir das ganze Jahr hatten. Ich konnte erstmals mit weicheren Reifen als die anderen das Rennen zu Ende fahren und überall mit den Ducatis mithalten. Dies sollte uns in der zweiten Saisonhälfte überall vorn mitfahren lassen."

Marco Bezzecchi und Francesco Bagnaia zeigten sich im Vorjahr in Assen genauso stark wie die Aprilias, als Maverick Viñales auf dem Podest stand und Aleix Espargaró Rundenrekord fuhr und in der letzten Runde in der letzten Schikane mit dem Ausbremsen von Brad Binder und Jack Miller in einem Zuge das Überholmanöver des Jahres produzierte.

Die gleichen Verdächtigen

Bezzecchi zeigte sich in diesem Jahr noch stärker. „Diese Strecke kommt mit ihren schnellen Kurven meinem Fahrstil entgegen", stellte er fest, fuhr zur Pole-Position und gewann auch das Sprintrennen vor Weltmeister Bagnaia. Dieser ging am Abend mit seinem Team noch einmal alle Möglichkeiten durch, übernahm die Abstimmung von Bezzecchi, und als es am Sonntag brütend heiß wurde und die Michelin-Reifenwahl an ihre Grenzen kam, hatte er die meisten Reserven.

Nun geht die MotoGP in eine dringend nötige fünfwöchige Pause. In Silverstone werden wir sehen, ob sie sich von ihren Leiden erholen kann. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA

ZWÖLFTER AM FREITAG, SIEGER AM SONNTAG: WIE HABEN SIE DAS GEMACHT?

Es war wirklich schwierig. Zu Beginn des Rennens hatte ich das Gefühl, dass ich zu langsam bin, dann habe ich aber gemerkt, dass jeder mit diesem Problem kämpft, weil es sehr heiß war und man nicht pushen konnte. Die Reifen waren wirklich am Limit. Ich habe aber versucht, die Rundenzeiten so niedrig wie möglich zu halten. Und als ich erst einmal neun Zehntelsekunden Vorsprung hatte, habe ich es nur noch kontrolliert. Es war sehr schwierig, da noch Tempo in den Kurven zu machen. Ich gehe so aber mit dem bestmöglichen Gefühl in die Sommerpause.

WIE WICHTIG WAR ES, BRAD BINDER BEREITS IN DER DRITTEN RUNDE ZU ÜBERHOLEN?

Ich habe versucht, so schnell es ging, an die Spitze zu kommen, um Problemen mit Temperatur und Luftdruck des Vorderreifens aus dem Weg zu gehen. Dazu war der Vorderreifen ein wenig zu weich. Als Bezzecchi dann auch an Binder vorbei war, fing er an aufzuschließen. Ich konnte aber noch pushen, so ging ich mit neun Zehnteln Vorsprung in die letzte Runde.

WIE GEFÄHRLICH WAR BEZZECCHI ZUM SCHLUSS?

Als er Zweiter war, waren noch sechs Runden zu fahren. Er hatte sich im Sprintrennen schnell abgesetzt, als er freie Fahrt hatte, daher machte ich mir schon Sorgen. Ich wusste aber auch, dass auch er Probleme bekommen würde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Punkte fürs Überleben

Nach Austin hatte das MotoGP-Feld mit Stefan Bradl und Jonas Folger wieder zwei deutsche Reservefahrer. Sie kamen beide ins Ziel und holten sich so WM-Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

LCR

Vorn Stefan Bradl (#6), hinten Jonas Folger (#94): Beide in den Punkten

Die letzte Woche hatte es für Stefan Bradl in sich. Am Dienstag und Mittwoch testete er in Misano bei heißen Temperaturen, dann konnte er gleich nach Holland fliegen, um bei LCR-Honda den verletzten Álex Rins zu vertreten. Die Strapaze war aber nicht das einzige Problem des 33-jährigen Bayern. „Ich würde hier ja wirklich gern mein Bestes geben, aber dafür habe ich nicht die Mittel", stellte er bereits am Freitag fest. „Nicht nur, dass man mit der Honda derzeit gegen die europäischen Motorräder einen schweren Stand hat, ich habe hier auch von unserem Material her nicht das, was ich gerne fahren würde." Damit meinte er die Kalex-Chassis und andere Teile, die er bei seinem letzten Wildcard-Einsatz in Jerez fahren konnte. Als Marc Márquez für den Sonntag für nicht renntauglich befunden wurde, bekam Bradl ein Kalex-Fahrwerk, und damit fuhr er mit gut kalkuliertem Risiko auf den 13. Platz. „Die größte Herausforderung war dabei, für das dritte Fahrwerk innerhalb einer Woche, in so kurzer Zeit, ein Gefühl aufzubauen", stellte Bradl fest. „Ganz ehrlich habe ich keine Punkte erwartet, aber ich bin froh, dass ich das Rennen zu Ende fahren konnte." Nun sind in der Sommerpause mehrere Tests geplant, Bradl gibt aber zu bedenken: „Wenn ich auch in Silverstone wieder fahren muss, dann kann ich nicht wieder das Programm machen wie vor Assen."

Jonas Folger durfte noch einmal statt Pol Espargaró fahren, und auch seine Ausdauer zahlte sich mit Punkten aus. „Ich bin wirklich glücklich mit dem Schritt, der uns am Sonntag noch einmal gelungen ist", freute er sich. „Es war die schönste Art, unser Sechs-Rennen-Abenteuer abzuschließen. Ich bin dem Team sehr dankbar für diese Zeit und dafür, dass sie immer Verständnis für meine Situation hatten, auch wenn ich nicht gut gefahren bin. Wenn Pol Espargaró wiederkommt, werde ich ihm die Daumen drücken, dass er ein erfolgreiches Comeback geben kann." ■

KOMMENTAR

DIE ERSTE HÄLFTE DER MOTORRAD-WM ist vorbei. Die Fahrer und die Teams gehen in ihre verdiente Sommerpause. Wenn sich die beiden KTM-Werkspiloten Brad Binder und Jack Miller auch gut gelaunt in ihre Heimatländer auf der südlichen Hemisphäre verabschiedeten, haben es andere nicht ganz so gut. Ein ganzes Lazarett muss zusehen, wie es die fünf Wochen nutzt, um die zweite Saisonhälfte am ersten August-Wochenende in Silverstone so fit wie nur möglich wieder in Angriff nehmen zu können, und einige wissen bereits, dass dies nur mit Einschränkungen möglich sein wird. Die Zuschauer wollen immer neue Rekorde, immer spannendere Action, und die Dorna wollte dem mit einem neuen Format entgegenkommen. Doch es waren die Fahrer, die hierfür viel mit ihrer Haut und ihrer Gesundheit bezahlt haben. Wollen wir hoffen, dass die zweite Saisonhälfte nur spannende Rennen und nicht wieder solche Opfer fordern wird.

Imre Paulovits, Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

PLATTE FÜR BAGNAIA

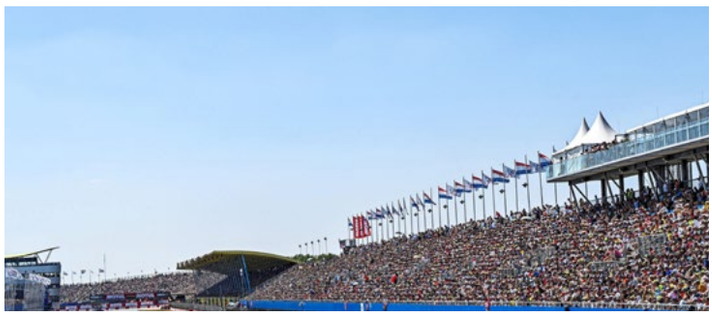
Letztes Jahr wurde im Stadtzentrum die Walk of Fame mit einer Bronzeplatte für Piet van Wijngaarden, dem ersten Sieger der Königsklasse bei der Dutch TT 1925, sowie einer für Fabio Quartararo, dem MotoGP-Sieger von 2021, angelegt. Nun wurde die Platte, die später eingesetzt wurde, am Donnerstag Weltmeister Francesco Bagnaia, dem Sieger von 2022, im Fahrerlager von Assen von Willem Bakker, dem Präsidenten der TT Legends Stiftung, präsentiert.

VERLETZUNGSGEFAHR

In Mugello hatte sich Aleix Espargaró beim Fahrradtraining den rechten Fuß übel verletzt und ist seither eingeschränkt, vor Assen erwischte es Fabio Quartararo beim Joggen. In Amsterdam trat er in ein Loch, verdrehte sich dabei den linken Knöchel und brach sich den großen Zeh, so konnte er nur mit Schmerzmitteln und einem größeren Spezialstiefel fahren. In der Sommerpause lässt sich der MotoGP-Weltmeister von 2021 operieren.

DIE PARTY LÄUFT

Es war ganz wie zu alten Zeiten vor Corona. Assen hatte wieder den wohl größten Motorradparkplatz Europas, um die Strecke herum stieg wieder der Rauch der Lagerfeuer in den Himmel, und die Stadt erlebte fast eine Woche Dauerparty. Es gab auf mehreren Bühnen Konzerte, am Freitagabend gab es – wie bereits letztes Jahr – eine große Parade, an der jeder teilnehmen konnte, der ein zugelassenes Motorrad oder Trike hat. Die Zahl der Teilnehmer überstieg bei Weitem die von 2022. Obwohl auf den Luftaufnahmen der gewaltigen Tribünen noch einige leere Plätze zu erkennen waren, meldete die Dorna mit 179 167 Besuchern übers Wochenende einen Rekord.



MOTOGP

Imposanter Anblick: Die vollen Tribünen von Assen bei strahlendem Wetter

GEDENKEN AN PUIG

Letzte Woche verstarb der Vater von Alberto Puig. Honda-Asia-Pilot Ai Ogura fuhr das Rennen am Sonntag mit einer schwarzen Armbinde als Beileidsbekundung für seinen langjährigen Mentor und Unterstützer.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Assen (NL) – 25. Juni 2023 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,092 km über 26 Runden à 4,542 km. 22 Fahrer gestartet, 14 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 30 Grad, Asphalt: 47 Grad. Schnitt des Siegers: 174,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	26	40.37,640 min	309,8 km/h	1.33,106 min	H/M	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	26	+1,223 s	313,8 km/h	1.33,138 min	H/M	20
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	26	+1,925 s	311,4 km/h	1.33,187 min	H/M	16
4.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	26	+1,528 s	307,5 km/h	1.33,097 min	H/S	13
5.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	26	+1,934 s	313,8 km/h	1.33,065 min	H/M	11
6.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	26	+12,437 s	308,3 km/h	1.33,215 min	H/S	10
7.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	26	+14,174 s	313,0 km/h	1.33,633 min	H/M	9
8.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	26	+14,616 s	306,7 km/h	1.33,534 min	M/S	8
9.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	26	+29,335 s	304,4 km/h	1.33,967 min	H/M	7
10.	Augusto Fernández (E)	GasGas RC16	26	+33,736 s	302,9 km/h	1.34,193 min	H/S	6
11.	Lorenzo Salvadori (I)	Aprilia RS-GP	26	+35,084 s	306,0 km/h	1.34,101 min	H/S	5
12.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	26	+39,622 s	306,7 km/h	1.33,861 min	H/M	4
13.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	26	+42,504 s	303,7 km/h	1.34,597 min	H/S	3
14.	Jonas Folger (D)	GasGas RC16	26	+45,609 s	305,2 km/h	1.34,589 min	M/S	2
	Nicht gewertet:							
	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	18	+8 Runden	310,6 km/h	1.33,675 min	H/S	-
	Iker Lecuona (E)	Honda RC 213 V	14	+12 Runden	305,2 km/h	1.34,150 min	H/S	-
	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	12	+14 Runden	311,4 km/h	1.33,680 min	H/M	-
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	6	+20 Runden	314,6 km/h	1.33,847 min	H/M	-
	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	3	+23 Runden	313,0 km/h	1.33,638 min	H/M	-
	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	2	+24 Runden	308,3 km/h	1.34,649 min	H/M	-
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	2	+24 Runden	309,0 km/h	1.34,522 min	H/S	-
	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	1	+25 Runden	307,5 km/h	1.40,963 min	H/S	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bezzecchi	1.31,472 min
2.	Bagnaia	1.31,533 min
3.	Marini	1.31,630 min
4.	Quartararo	1.31,671 min
5.	Binder	1.31,704 min
6.	A. Espargaró	1.31,812 min
7.	Viñales	1.31,837 min
8.	Zarco	1.31,881 min
9.	A. Márquez	1.31,898 min
10.	Martin	1.32,170 min
11.	Oliveira	1.32,174 min
12.	Miller	1.32,715 min
13.	Di Giannantonio	1.32,185 min
14.	Nakagami	1.32,497 min
15.	Morbidelli	1.32,530 min
16.	R. Fernández	1.32,671 min
17.	M. Márquez	1.32,672 min
18.	Bastianini	1.32,844 min
19.	Salvadori	1.33,008 min
20.	Bradl	1.33,040 min
21.	A. Fernández	1.33,082 min
22.	Lecuona	1.33,088 min
23.	Folger	1.33,300 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Bezzecchi	20.09,174 min
2.	Bagnaia	+1,294 s
3.	Quartararo	+1,872 s
4.	A. Espargaró	+2,245 s
5.	Binder	+4,582 s
6.	Martin	+5,036 s
7.	Viñales	+5,876 s
8.	Bastianini	+10,102 s
9.	A. Márquez	+10,525 s
10.	Marini	+10,556 s
11.	Miller	+11,191 s
12.	Nakagami	+11,473 s
13.	Zarco	+15,439 s
14.	A. Fernández	+17,754 s
15.	Morbidelli	+19,508 s
16.	Salvadori	+19,664 s
17.	M. Márquez	+19,916 s
18.	R. Fernández	+20,583 s
19.	Oliveira	+24,269 s
20.	Lecuona	+24,727 s
21.	Folger	+32,056 s

Schnellste Runde: Bezzecchi, 1.32,353 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	160
2.	Martin	144
3.	Bezzecchi	126
4.	Binder	109
5.	Zarco	96
6.	Marini	89
7.	Miller	79
8.	A. Espargaró	57
9.	Quartararo	55
22.	Folger	9
27.	Bradl	5

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	285
2.	KTM	153
3.	Aprilia	121
4.	Honda	89
5.	Yamaha	82

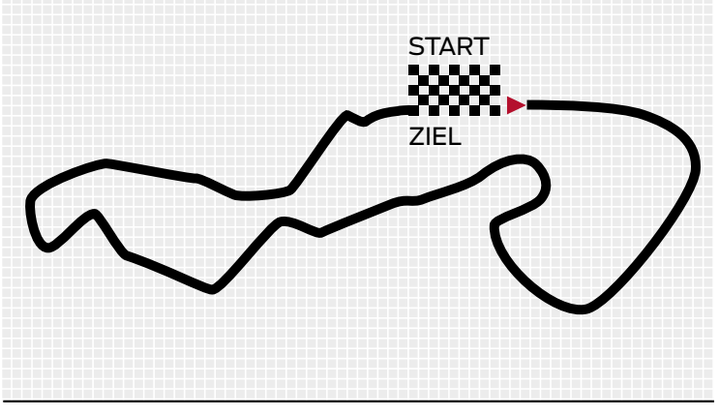
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	268
2.	Mooney VR46 Racing Team	256
3.	Ducati Lenovo Team	222
4.	Red Bull KTM Factory Racing	193
5.	Aprilia Racing	133
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	121
7.	Gresini Racing MotoGP	97
8.	LCR Honda	84
9.	GasGas Factory Racing Tech3	51
10.	Cryptondatan RNF MotoGP Team	39

TT CIRCUIT ASSEN (NL) 4,542 KM

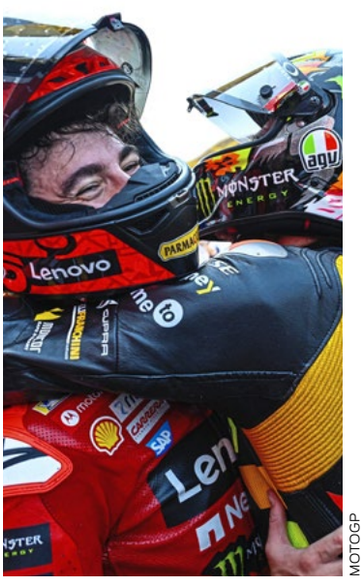
Rundenrekord: **1.32,500, Aleix Espargaró (Aprilia), 2022**
Quali-Rekord: **1.31,472 Marco Bezzecchi (Ducati), 2023**
Topspeed-Rekord: **320,8 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2019**

STRECKE



„Wirklich um den Titel kämpfen kann ich nur, wenn ich an jedem Wochenende nur an die Arbeit denke. Weiterdenken lenkt nur ab.“

Marco Bezzecchi



MOTOGP

WM-Gegner Bagnaia und Bezzecchi

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Traum eines Jungen aus Do

MOTOGP

Jake Dixon war in Assen eine Klasse für sich und feierte seinen ersten GP-Sieg sehr emotional. Vizeweltmeister Ai Ogura feierte Wiederauferstehung, Pedro Acosta holt weiter auf, und Lukas Tulovic braucht viel Geduld.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Jake Dixon mit einem stehenden Wheelie als Erster des Moto2-Rennens abgewunken wurde und nach einer unendlich langen Auslaufrunde in den Parc fermé kam, umarmte er sich mit seiner Mannschaft, seinen Freunden Fabio Quartararo und Ayumu Sasaki, mit denen er ständig ein Dreigestirn bildet, und schließlich mit seiner Frau Sarah. Dann setzte er sich auf den Boden, und noch Minuten später, als er das Sieger-

MotoGP

Wie geht es mit Márquez weiter?

Dass Marc Márquez verletzt in die Ferien geht, auf das Sonntags-Rennen verzichten musste und sogar Alberto Puig einige unerwartete Worte entwichen sind, befeuert die Gerüchte weiter. Vor allem, weil auch KTM vor einem Problem steht.

Von: **Imre Paulovits**

Der fünfte Sturz am Sachsenring-Wochenende hat Marc Márquez mehr zugesetzt als zunächst zugegeben. Neben dem gebrochenen linken Daumen erlitt der Honda-Werkspilot Dehnungen am rechten Knöchel, und er brach sich rechts neben dem Brustbein die zweite Rippe an. Er trat in Assen trotzdem an, doch obwohl er diesmal nichts riskieren wollte, war Márquez nur ein Schatten seiner selbst. In Q1 wollte er Ducati-Pilot Enea Bastianini hinterherfahren, doch als dieser einen Rutscher hatte, nach außen getragen wurde, die nachfolgenden schnelleren Fahrer vorbeilassen wollte und dafür nach hinten schaute, tat Márquez das Gleiche und krachte der Ducati ins Heck, wobei er wieder unsanft auf dem Boden landete. Er entschuldigte sich nach Q1 umgehend bei dem Italiener: „Ganz klar meine Schuld. Wer im Straßenverkehr hinten auffährt, ist es auch schuld“, sagte

MOTOGP

Am Tiefpunkt: Marc Márquez kracht in Q1 Enea Bastianini ins Heck

er ohne Umschweife. Márquez fuhr das Sprintrennen und wurde 17. Doch vom Rennen am Sonntag meldete er sich ab. „Ich konnte nicht schlafen, meine Rippe tat furchtbar weh. Ich bin dann ins Medical Center gegangen, um mich abzumelden, da wurde beim Check festgestellt, dass sich die Rippe verschoben hat“, erklärte Márquez.

Nach den Gerüchten, der achtfache Weltmeister wolle vorzeitig aus seinem Vertrag, der bis Ende 2024 geht, aussteigen, ließ Alberto Puig am Sonntag einen Satz fallen, der schnell die Runde machte: „Er hat einen Vertrag bis Ende 2024, aber Honda hält nicht an Fahrern fest, die weg wollen.“ Da machte das KTM-Gerücht gleich wieder die Runde. Fakt ist: Am Donnerstag verkündete Pedro Acosta, dass die Moto2 im nächsten Jahr keine Option mehr für ihn ist. Die Österreicher sind im Zugzwang, in der Sommerpause werden die Telefonleitungen sicher nicht stillstehen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ver wurde wahr

interview geben sollte, konnte er nur heulen. „Ich bin nur ein Junge aus Dover, der einen großen Traum hatte“, war das Einzige, was er sagen konnte. Auch eine gute halbe Stunde später war dies der Satz, mit dem er vor die Presse trat. Doch dieser Junge aus Dover hat alles, was einen außergewöhnlichen Fahrer ausmacht. Sein Vater Darren war ein Universaltalent, das 1988 die britische F1-Meisterschaft und 1995 und ’96 die Gespann-WM gewann. Jake war 2018 Zweiter der British Superbikes und verdiente dort bereits gutes Geld, doch er wollte mehr. „Ich habe dann tief in die Tasche gegriffen und kam in die Moto2-WM, weil ich mir sicher war, dass ich es auch international ganz nach oben schaffen würde“, erzählte er. „Jetzt, fünf Jahre später in Assen, war ich für einen Tag der Beste der Welt in der Moto2.“

Doch neben dem Durchbruch des 27-jährigen Briten gab es auch eine Auferstehung. Bei Vizeweltmeister Ai Ogura hatte am Samstagmorgen irgendetwas Klick gemacht. Er brannte einen Rundenrekord in den Asphalt von Assen und beendete auch das Quali als Zweiter. Er führte das Rennen bis zwei Runden vor Schluss an, erst ein harsches Überholmanöver brachte Dixon nach vorn. Pedro Acosta wiederum bekam eine Long-Lap-Penalty, bei der er so gerade innerhalb der Linien blieb. Er wurde Dritter und hat den Vorsprung von Tony Arbolino in der WM auf acht Punkte reduziert.

Während Darryn Binder als 14. die ersten Punkte seit seiner Rückkehr für das Intact-Team holte, rauschte Luka Tulovic als 16. knapp dran vorbei. „Ich hatte endlich einen guten Start und gute erste paar Kurven. Ich konnte ein, zwei Plätze gutmachen“, freute sich Tulovic. „Was mich aber noch mehr gefreut hat, war meine positive Entwicklung übers Wochenende. Um mehr zu riskieren, dafür hat mir das Gefühl fürs Vorderrad gefehlt. Nun will ich in der Sommerpause hart an mir arbeiten.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Am Donnerstag tagte eine Sitzung der MotoGP Commission in Assen. Es wurde anderthalb Stunden lang der von den Piloten eingebrachte Vorschlag erörtert, dass man das erste Training am Freitag aus Sicherheitsgründen nur noch als freies Training abhält. Es sollte so nicht mehr für die Teilnahme an Q2 zählen und so die Fahrer stressfreier ins Rennwochenende starten lassen. Es hätte eine einstimmige Entscheidung geben müssen, um eine Regeländerung während der Saison zu erwirken, aber Ducati stellte sich dagegen. Die Italiener fordern aber, dass das Format für die nächste Saison diskutiert und überarbeitet wird.

MOTOGP

Im Rennen am Sonntag ereignete sich in der dritten Runde ein Unfall, der allen das Blut in den Adern gefrieren ließ. Fabio Quartararo, der diesmal schlechter gestartet war als im Sprintrennen, versuchte wieder Plätze gutzumachen. Ihm rutschte in Turn 7 das Vorderrad weg, der außen vor ihm fahrende Johann Zarco wurde mitgerissen. Quartararo geriet zwischen die Motorräder und blieb liegen, Zarco rannte gleich zu seinem Landsmann, zum Glück erlitt dieser nur eine Überdehnung im linken Ellbogen.

MOTOGP

Schöne Geste von Maverick Viñales: Der Aprilia-Werksfahrer schenkte vor dem Assen-Wochenende den Eltern des 2016 in Barcelona tödlich verunglückten Luis Salom die Aprilia RSA 125, mit der Salom 2011 WM-8. wurde. „Ich hatte das Motorrad vor fünf Jahren gekauft, es beim Umräumen wieder in den Händen gehabt, und ich dachte, dieses Motorrad gehört nicht hierher, sondern zu seinen Eltern. So habe ich sie angerufen und es ihnen geschickt.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Assen (NL) – 25. Juni 2023 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,924 km über 22 Runden à 4,542 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 43 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jake Dixon (GB)	Kalex	22	35.43,411 min	1.36,697 min	25
2.	Ai Ogura (J)	Kalex	22	+1,334 sec	1.36,737 min	20
3.	Pedro Acosta (E)	Kalex	22	+4,448 sec	1.36,718 min	16
4.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	22	+4,487 sec	1.36,737 min	13
5.	Arón Canet (E)	Kalex	22	+4,884 sec	1.36,830 min	11
6.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	22	+9,555 sec	1.36,790 min	10
7.	Tony Arbolino (I)	Kalex	22	+9,625 sec	1.36,808 min	9
8.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	22	+10,547 sec	1.37,164 min	8
9.	Albert Arenas (E)	Kalex	22	+10,615 sec	1.36,813 min	7
10.	Celestino Vietti (I)	Kalex	22	+10,761 sec	1.37,239 min	6
11.	Sam Lowes (GB)	Kalex	22	+15,964 sec	1.37,243 min	5
12.	Barry Baltus (B)	Kalex	22	+18,234 sec	1.37,301 min	4
13.	Sergio Garcia (E)	Kalex	22	+20,408 sec	1.37,194 min	3
14.	Darryn Binder (ZA)	Kalex	22	+20,639 sec	1.37,319 min	2
15.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	22	+24,492 sec	1.37,569 min	1
16.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	22	+29,416 sec	1.37,806 min	-
17.	Carlos Tatay (E)	Kalex	22	+32,440 sec	1.37,970 min	-
18.	Joe Roberts (USA)	Kalex	22	+35,017 sec	1.37,359 min	-
19.	Dennis Foggia (I)	Kalex	22	+35,235 sec	1.38,051 min	-
20.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	22	+50,394 sec	1.38,618 min	-
21.	Taiga Hada (J)	Kalex	22	+1.09,768 min	1.39,260 min	-
22.	Yeray Ruiz (E)	Forward	19	+3 Runden	1.38,799 min	-
	Nicht gewertet:					
	Filip Salac (CZ)	Kalex	21	+1 Runde	1.37,427 min	-
	Borja Gomez (E)	Kalex	18	+4 Runden	1.38,414 min	-
	Alex Escrig (E)	Forward	17	+5 Runden	1.38,876 min	-
	Izan Guevara (E)	Kalex	15	+7 Runden	1.37,765 min	-
	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	15	+7 Runden	1.38,149 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	9	+13 Runden	1.37,147 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arbolino	148
2.	Acosta	140
3.	Dixon	104
4.	Lopez	92
5.	Canet	76
6.	Salac	72
7.	Chantra	59
8.	Lowes	58
9.	Gonzalez	52
10.	Vietti	51
21.	Tulovic	6

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	200
2.	Boscoscuro	99

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Elf Marc VDS Racing Team	206
2.	Red Bull KTM Ajo	181
3.	Speed Up Racing	141
4.	Pons Wegow LOS40	113
13.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	18

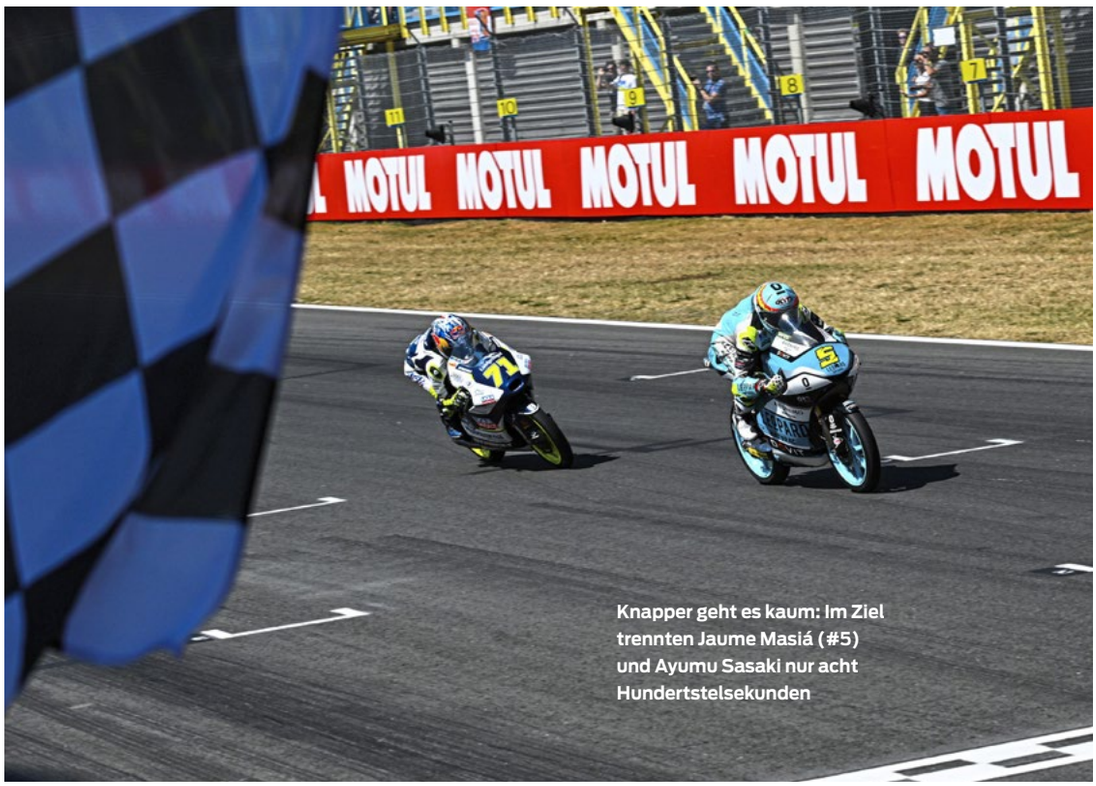
QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Lopez	1.36,247 min
2.	Dixon	1.36,256 min
3.	Ogura	1.36,301 min
4.	Aldeguer	1.36,481 min
5.	Lowes	1.36,528 min
6.	Acosta	1.36,560 min
7.	Chantra	1.36,564 min
8.	Arenas	1.36,603min
9.	Vietti	1.36,663 min
10.	Arbolino	1.36,738 min
11.	Canet	1.36,763 min
12.	Gonzalez	1.36,827 min
13.	Salac	1.36,850 min
14.	Roberts	1.37,045 min
15.	Binder	1.37,133 min
16.	Baltus	1.37,136 min
17.	Garcia	1.37,512 min
18.	Alcoba	1.37,691 min
19.	Tulovic	1.37,223 min
20.	Tatay	1.37,384 min
21.	Guevara	1.37,407 min
22.	Dylan Kelly	1.37,517 min
23.	VD Goorbergh	1.37,518 min
24.	Gomez	1.37,551 min
25.	Foggia	1.37,738 min
26.	Ruiz	1.37,742 min
27.	Hada	1.38,113 min
28.	Escrig	1.38,134 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

Masiá lässt Hondas Hoffnun



Knapper geht es kaum: Im Ziel trennten Jaume Masiá (#5) und Ayumu Sasaki nur acht Hundertstelsekunden

MOTOGP

Mit seinem Sieg rückte Leopard-Honda-Pilot Jaume Masiá WM-Leader Daniel Holgado wieder näher, der in Assen ein rabenschwarzes Wochenende hatte. Zum dritten Mal in Folge entglitt Ayumu Sasaki der Sieg auf dem Zielstrich.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Ayumu Sasaki wusste nicht so recht, ob er sich ärgern oder freuen sollte. Zum dritten Mal innerhalb von drei Wochen sah er den Sieg vor sich, und dann doch nicht. „Wir hatten, wie alle KTM-Fahrer, zunächst ein Problem mit der Front“, konnte der 22-jährige Japaner der Sache noch etwas Gutes abgewinnen. „Aber mein Team hat unentwegt gearbeitet, und ich konnte auch meinen Fahrstil anpassen. Nachdem ich dreimal hintereinander

MotoE

Ferrari holt Torres fast ein

Mit zwei Siegen in Assen machte Matteo Ferrari viel Boden auf Tabellenführer Jordi Torres gut. Randy Krummenacher fuhr einmal aufs Podest und erlebte dann einen spektakulären Motorradwechsel.

Da kam richtig Hektik auf: Als das Motorrad von Randy Krummenacher für das zweite Rennen durchgecheckt wurde, bemerkte man ein mechanisches Geräusch. Die zu Hilfe gerufenen Ducati-Techniker erkannten schnell, dass der Fehler in der knappen Zeit nicht mehr behoben werden konnte und stellten umgehend eines der Reservemotorräder in die Intact-Box. Soweit es die Zeit zuließ, wurde die Abstimmung des Schweizers auf das Reservebike übertragen, doch eben nicht ganz. „Es war schon beeindruckend zu sehen, welchen Durchblick sie bei allem haben“, musste Krummenacher feststellen. „Aber es konnte halt nicht alles geändert werden, so war auch die Übersetzung zu kurz und ich war an mehreren Stellen im Begrenzer.“ Der Supersport-Weltmeister von 2019 zeigte aber auch, wie anpassungsfähig er ist. Zum Schluss des Sieben-Runden-Rennens fuhr er wieder die Zeiten der Spitze und konnte sich so den neunten Platz sichern. Das war einerseits beeindruckend, andererseits noch nicht das, was dieses Wochenende versprochen hatte. Denn Krummenacher hatte das Wochenende in Assen als Schnellster begonnen, konnte sich als Viertschnellster qualifizieren und fuhr im ersten Rennen aufs Podest. „Der Ausnahmezustand des zweiten Rennens hat zumindest bewiesen, dass wir bei unserem Motorrad das richtige Setting haben. Und in Silverstone greifen wir wieder an“, verabschiedete sich Krummenacher in die Sommerpause.

Héctor Garzó kam in Assen nicht ganz so gut klar, konnte im ersten Rennen aber vom zwölften Startplatz bis auf P7 vorfahren, im zweiten wurde er Elfter. An der Spitze gab es beide Male einen Schlagabtausch der beiden WM-Führenden. Dabei schlug Matteo Ferrari Jordi Torres jeweils und liegt in der Tabelle nur noch acht Punkte zurück. ■ IP

WM-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Jordi Torres (E)	144
2.	Matteo Ferrari (I)	136
3.	Héctor Garzó (E)	98
4.	Randy Krummenacher (CH)	98
5.	Mattia Casadei (I)	89
6.	Eric Granado (BR)	71
7.	Nicholas Spinelli (I)	60

MOTOGP

Matteo Ferrari (#11) vor Jordi Torres

WOBSER

Krummenacher auf dem Podest

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

gen aufleben

auf dem zweiten Platz gelandet bin, kann ich nun beruhigt in die Sommerferien gehen. Wir haben eine gute Basis und können in der zweiten Saisonhälfte um den Titel mitkämpfen." So richtig aufgelöst war Jaume Masiá. Der Leopard-Honda-Pilot hatte in dieser Saison oft machtlos zusehen müssen, wie ihm die KTMs beim Beschleunigen auf und davon gefahren sind – in Assen mit seinen schnellen Kurven war er ihnen ebenbürtig. „Wir kämpfen allein gegen alle anderen", presste er heraus. „Mein Team arbeitet unaufhörlich daran, das Beste aus dem Material herauszuholen. Es ist jetzt schon so lange her, dass ich gespürt habe, wie sich ein Sieg anfühlt, aber es ist all die Mühen wert. Unsere Arbeit zahlt sich aus, wir sind wieder im Titelkampf." Teaminhaber Flavio Becca war in Assen vor Ort, und er konnte die Freude seines Teams in vollen Zügen teilen. Doch des einen Freud ist des anderen Leid. Dass Masiá den Vorsprung von Daniel Holgado von 41 auf 16 Punkte reduzieren konnte, lag an einem rabenschwarzen Wochenende des WM-Leaders. Der Tech3-KTM-Pilot konnte fand nie einen Rhythmus, musste durch die Q1 und schaffte dort nur den letzten Startplatz. Von dort stürzte er gleich in der ersten Runde, holte sein Motorrad aus dem Kiesbett und beendete das Rennen über eine Minute hinter dem riesigen Führungspulk.

Peter Öttl konnte sich nicht nur über den Podestplatz von Sasaki freuen, auch Collin Veijer zeigte ein ausgereiftes Rennen. Der letztjährige Rookies-Cup-Zweite hielt dem Druck des Heimrennens stand und wurde nur acht Zehntelsekunden hinter dem Sieger Siebter. Auch das Prüstel-Team konnte sich freuen: Joel Kolso war in der Quali Zweitschnellster und lag das ganze Rennen über in der Spitzengruppe, um schließlich Neunter zu werden. Xavier Artigas konnte sich nach einem Sturz am Freitag vom 19. Startplatz bis auf P14 vorarbeiten. ■

MotoGP Rookies Cup

Piqueras: Titel

Mit zwei weiteren Siegen holte sich der spanische Überflieger Ángel Piqueras bereits vier Rennen vor Schluss den MotoGP-Rookies-Cup-Titel 2023. Jakob Rosenthaler holte Punkte.

Da halfen alle Tränen im Parc fermé nichts. So sehr sich Máximo Quiles im zweiten Rennen von Assen auch bemühte, Cup-Leader Ángel Piqueras trickste ihn vor dem Ziel wieder aus und rauschte 19 Tausendstelsekunden vor ihm über den Zielstrich. Damit war der MotoGP Rookies Cup 2023 entschieden. Obwohl noch vier der 14 Rennen ausstehen, kann Überflieger Piqueras nicht mehr eingeholt werden und konnte das Sieger-Shirt überziehen.

Jakob Rosenthaler mischte in beiden Rennen in der zweiten großen Gruppe mit. Nachdem er im ersten Rennen nach Zeitstrafe 15. wurde, lag er im zweiten eine Runde vor Schluss auf dem achten Rang, fiel dann aber im Getümmel zurück und wurde wegen Überschreitung der Streckenbegrenzung wieder um einen Platz zurückversetzt und schließlich 13.

Leo Rammerstorfer kämpfte in beiden Rennen um den letzten Punkteplatz, im zweiten wurde er auch tatsächlich als 15. abgewunken, aber wegen Überholen unter gelber Flagge um zwei Plätze nach hinten versetzt und schließlich 17. ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Ángel Piqueras (E)	228
2.	Álvaro Carpe (E)	117
3.	Máximo Quiles (E)	110
18.	Jakob Rosenthaler (A)	18
25.	Leo Rammerstorfer (A)	2

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Assen (NL) – 25. Juni 2023 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 90.840 km über 20 Runden à 4,542 km. 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Jaume Masiá (E)	Honda	20	34.14,619 min	1.41,795 min	25
2.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	20	+0,081 sec	1.41,907 min	20
3.	Deniz Öncü (TR)	KTM	20	+0,276 sec	1.41,993 min	16
4.	Ivan Ortolá (E)	KTM	20	+0,324 sec	1.41,752 min	13
5.	David Muñoz (E)	KTM	20	+0,401 sec	1.41,859 min	11
6.	José Antonio Rueda (E)	KTM	20	+0,507 sec	1.41,757 min	10
7.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	20	+0,819 sec	1.41,890 min	9
8.	Romano Fenati (I)	Honda	20	+1,056 sec	1.41,780 min	8
9.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	20	+1,341 sec	1.41,828 min	7
10.	Stefano Nepa (I)	KTM	20	+2,024 sec	1.42,032 min	6
11.	Kaito Toba (J)	Honda	20	+11,736 sec	1.42,302 min	5
12.	Diogo Moreira (BR)	KTM	20	+12,254 sec	1.42,106 min	4
13.	David Alonso (CO)	GasGas	20	+12,317 sec	1.42,235 min	3
14.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	20	+12,592 sec	1.42,082 min	2
15.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	20	+12,594 sec	1.41,870 min	1
16.	Matteo Bertelle (I)	Honda	20	+12,646 sec	1.42,214 min	-
17.	Taiyo Furusato (J)	Honda	20	+12,898 sec	1.42,040 min	-
18.	Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+13,041 sec	1.42,347 min	-
19.	Andrea Migno (I)	KTM	20	+13,100 sec	1.42,352 min	-
20.	David Salvador (E)	KTM	20	+14,651 sec	1.42,280 min	-
21.	Filippo Farioli (I)	KTM	20	+22,458 sec	1.42,560 min	-
22.	Scott Ogden (GB)	Honda	20	+26,301 sec	1.42,802 min	-
23.	Mario Aji (RI)	Honda	20	+26,374 sec	1.42,623 min	-
24.	Ana Carrasco (E)	KTM	20	+31,379 sec	1.43,345 min	-
25.	Daniel Holgado (E)	KTM	20	+1.14,539 min	1.43,907 min	-
	Nicht gewertet:					
	Adrian Fernández (E)	Honda	4	+16 Runden	1.44,725 min	-
	Joshua Whatley (GB)	Honda	2	+18 Runden	1.43,589 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	125
2.	Masiá	109
3.	Sasaki	99
4.	Ortolá	94
5.	Öncü	94
6.	Moreira	77
7.	Alonso	65
8.	Artigas	57
9.	Rueda	52
10.	Nepa	46

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	186
2.	Honda	134
3.	Husqvarna	102
4.	GasGas	73
5.	CFMoto	62

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Leopard Racing	147
2.	Red Bull KTM Ajo	146
3.	Team MTA	140
4.	Red Bull KTM Tech3	127
5.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	126
6.	GasGas Aspar Team	100
8.	CFMoto PrüstelGP	76

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Muñoz	1.41,181 min
2.	Kelso	1.41,472 min
3.	Rossi	1.41,510 min
4.	Sasaki	1.41,512 min
5.	Öncü	1.41,520 min
6.	Nepa	1.41,578 min
7.	Toba	1.41,602 min
8.	Masiá	1.41,741 min
9.	Veijer	1.41,758 min
10.	Fenati	1.41,762 min
11.	Rueda	1.41,801 min
12.	Migno	1.41,977 min
13.	Ogden	1.42,080 min
14.	Salvador	1.42,215 min
15.	Fernández	1.42,405 min
16.	Bertelle	1.42,486 min
17.	Alonso	1.42,753 min
18.	Furusato	1.42,036 min
19.	Artigas	1.42,213 min
20.	Ortolá	1.42,271 min
21.	Farioli	1.42,408 min
22.	Moreira	1.42,645 min
23.	Whatley	1.42,713 min
24.	Aji	1.42,776 min
25.	Yamanaka	1.42,843 min
26.	Carrasco	1.43,172 min
27.	Holgado	1.43,233 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Florian Alt (#66) hat seinen Vorsprung in Most weiter ausgebaut

EISELE

Schnappatmung

Wenn zwei sich streiten, dann freut sich bekanntlich der Dritte. Nach dem IDM Superbike-Sieg von Florian Alt im ersten Lauf schlug Ilya Mikhalchik im zweiten unter sengender Sonne zurück.

Von: **Anke Wieczorek**

Nach seiner Pole-Position im Autodrom Most sah Mikhalchik endlich wieder Licht am Ende des Tunnels. Seine Stürze in Oschersleben hatten den Ukrainer schwer erschüttert. Der erfolgsverwöhnte BCC alpha Van Zon BMW Racing-Teamchef Werner Daemen hat den Titel bereits abgehakt. Mikhalchik ist auf der BMW schon zu sehr abgeschlagen, als dass er noch mitreden könnte. Jetzt zählen Einzel-Ergebnisse. Daemen ist sauer, dass es in der IDM kein Streichresultat gibt: „Deshalb liegt unser Fokus jetzt auf der Langstrecken-WM." Der von der FIM verlegte Lauf in Suzuka überschneidet sich mit der IDM-Runde auf dem Red Bull Ring, ist also von dieser Seite aus eine Nullnummer für Mikhalchik. Das gleiche Problem hat auch Florian Alt, doch der Deutsche hat sich nach sechs Läufen bereits ein Punktepolster in der IDM angelegt, das reichen könnte, um trotz Abwesenheit wegen des Suzuka-Starts die Tabellenführung zu behalten. Denn die großen Gegner strauchelten in Most.

Ilya Mikhalchik wollte nach seinen Ausfällen in den letzten Rennen zurückschlagen, doch der Plan ging im ersten Lauf schon in der ersten Kurve nicht auf. Er kriegte in Führung liegend den Eingang nicht und stob zusammen mit seinem Teamkollegen Balint Kovacs über den Acker. Der Ukrainer kehrte als Fünfter auf die Strecke zurück. An der Spitze tummelten sich dafür Florian Alt auf der HRP-Honda, Hannes Soomer (Enemat Enos Motorsport), Patrick Hobelsberger (GERT56) und der wieder genesene Leandro Mercado (Kawasaki Weber Motos Racing) vor ihm. Sie trieben es in jeder Runde bunter. An der Spitze tummelte sich daraufhin ein Sechserpack. Als Nächstes kam Hobelsberger in der Kurve zu weit nach außen, Soomer und Mikhalchik nutzten das aus, und in diesem Moment war der Ukrainer wieder im Spiel. Zunächst wurde es aber eng zwischen Alt und Soomer. Honda hat keine Stallorder, wer vorne sein darf und wer nicht. Und eines ist klar: Nach den vorangegangenen Ergebnissen will Soomer den Titel jetzt genauso wie Alt. In der zehnten Rennrunde wagte Soomer die Attacke auf Alt, aber der Deutsche konterte umgehend. Nur eine Runde später versuchte es Soomer erneut. Diesmal mit Erfolg. Doch das war noch nicht alles. Ellbogen an Ellbogen ging es zwischen den beiden zur Sache, bevor Alt endgültig mit Tempo-Überschuss an Soomer vorbeiflog und zum nächsten Sieg raste.

Für Soomer war die Entscheidung aber noch nicht gefallen. Mikhalchik griff ihn an, aber auf eine sehr kernige Art und Weise. Im Vergleich dazu hatten er und Alt sich zuvor mit Samthandschuhen angefasst. Mikhalchik zog sein Manöver knallhart durch, sicherte sich den zweiten Platz und Soomer wurde Dritter. Mikhalchik war mäßig glücklich, da er auf einen Sieg spekuliert hatte. Florian Alt baute seinen Vorsprung in der Gesamtwertung aus.

Mikhalchiks Zeit für einen Sieg kam im zweiten Lauf, als er am Ende dankend die Riesen-Einladung annahm, die sich durch eine aufgehende Lücke im Zweikampf zwischen Alt und Soomer bot. Mikhalchik schlug bei dem Angebot gnadenlos zu. Alt wurde Zweiter. Soomer stürzte noch auf den letzten Metern aus dem Geschehen. Dafür kam Bastien Mackels (zum dritten Mal der Ersatzfahrer von Rob Hartog) aufs Podium, der durch Soomers Ausfall jetzt hinter Alt Zweiter in der Gesamtwertung ist. Kann der Belgier dadurch auf Dauer in Deutschlands höchster Motorradserie verbleiben? Hartogs Genesung von Nacken und Schulter hat sich länger hingezogen als vermutet. Ein Test in Most, ob er für die Rennen fit ist, erwies sich als glücklos. Im Gegenteil. Die Beschwerden nahmen wieder zu und führten für Hartog sogar zur Absage des 24-Stunden-Rennens in Spa vor einer Woche, auf das er hingearbeitet hatte. Das SWPN-Team glaubt, dass er in vier Wochen in Schleiz zurück ist. Auf die Frage, ob es für Mackels dann ein zweites Motorrad geben könnte, damit er bleiben kann, gibt es keine Antwort. ■

EISELE

Befreiungsschlag bei Ilya Mikhalchik, seiner Verlobten Milana und Werner Daemen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WM/IDM Sidecar

Päivärintas erstes Podium

Die Favoriten machten die Siege unter sich aus, doch die Deutschen Sattler/Schmidt können mithalten und lassen bekannte Namen hinter sich.

Von: **Anke Wieczorek**

Das Sprintrennen am Samstag endete mit einem schwer verdienten Sieg der Birchall-Brüder. Mit einem Blitzstart zogen die beiden an den Weltmeistern Todd Ellis/Emanuelle Clement vorbei. Bei einer Attacke musste Birchall in den Kies, wobei er nicht nur sich, sondern auch Ellis ausbremste und Glück hatte, dass nicht noch mehr passierte. Dadurch kam allerdings Pekka Päivärinta mit Ilse de Haas immer näher und schließlich vorbei. Dahinter brodelte es weiter. Ein Bremsfühler von Ellis und Birchall war wieder vorbei und an Päivärinta dran, der zum Schluss nichts mehr entgegenzusetzen hatte. Aber der Finne stand zum ersten Mal in diesem Jahr auf dem Podium. Die reinen WM-Teams fuhren vorneweg. Josef Sattler/Luca Schmidt waren auf P7 die Ersten, die auch in der IDM-Wertung fahren und das immer noch mit einem Abstand von 12 Sekunden vor dem WM-Team mit Bennie Streuer/Kevin Kölsch. Sattler hätte noch schneller gekonnt, aber als sein Motorrad im Begrenzer drehte, regelte die Elektronik nach zwei bis drei Sekunden ab. Das war nicht normal. Sattler, der schon WM-Sechster in der Gesamtwertung ist, schraubte den ganzen Abend an der Maschine. Am Sonntag, wo die Temperaturen noch heißer als Samstag waren, musste noch mehr aufs Material geachtet werden. Hier ließ sich Todd Ellis aber nicht mehr die Butter vom Brot nehmen. „Allerdings werden 17 Runden noch anstrengender, wenn man die beiden ständig im Rücken spürt“, kommentierte Todd Ellis lächelnd nach der Siegerehrung.

In den letzten beiden Runden hatte sich ein regelrechtes Ping-Pong-Spiel entwickelt. In der letzten Kurve kam es zum Showdown, als Ellis noch einmal alles gab, den Windschatten nutzte und schließlich an den Birchalls vorbeizog. ■

EISELE

Ellis/Clement (#6) und die Birchalls (#16) lieferten sich einen Schlagabtausch

EISELE

Der Deutsche Meister Josef Sattler führt die untergeordnete IDM-Wertung an

IDM Supersport

Siegreiches Ducati-Gastspiel

An Gastfahrer Oliver Bayliss führte kein Weg vorbei, da biss sich Melvin van der Voort die Zähne aus. Trotzdem kehrte der Niederländer auf die Ideallinie zurück.

Von: **Anke Wieczorek**

Gastfahrer Oliver Bayliss gab sein Gastspiel in der IDM zur Vorbereitung auf die Supersport-WM-Runde, die im Juli ebenfalls ausgetragen wird. Der 19-jährige Sohn des dreifachen Superbike-Weltmeisters Troy Bayliss musste trotz Pole-Position von der vierten Position aus starten. Wegen fehlender, aber vorgeschriebener Reifensticker im Warm-up wurde der Australier zurückgesetzt. An seinem Sieg gab es aber nichts zu rütteln. Er sorgte gleichermaßen für die Gast-Premiere einer Ducati in der IDM in diesem Jahr. Die Marke ist trotz vieler Bemühungen nicht im IDM-Pool vertreten, also nicht permanent dabei. Melvin van der Voort kehrte nach seinen beiden Stürzen in Oschersleben mit seinem zweiten Platz trotzdem auf die Ideallinie zurück. Weil Bayliss außerhalb der Wertung fuhr, bekam der Niederländer die volle Punktzahl. Hinter ihm ging es die ganze Zeit turbulent zu. Thomas Gradinger überholte Bayliss' Teamkollegen Maximilian Kofler. Tabellenführer Twan Smits, der ein Verlierer im Startgetümmel war, konnte sich bis auf die dritte Position nach vorne arbeiten. Und mittendrin agierte der Tscheche Michal Prasek, der nicht mehr der Allerjüngste ist, sich aber auf der Triumph eisern behauptet. Bis zuletzt war auch für den Österreicher und Titelfavoriten Thomas Gradinger ein Podiumsplatz in Reichweite, aber er stürzte in der letzten Runde in den rauen Kies des Autodroms in Most. Das zweite Rennen wurde nach einem Re-Start nochmals mit der roten Flagge abgebrochen. Grund: Etliche gestürzte Fahrer in einer Kurve wegen einer Ölspur auf der Strecke. ■

EISELE

Im zweiten Lauf eines der Sturzopfer auf der Ölspur: Oliver Bayliss auf Ducati

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EISELE

IDM Supersport 300

Grüner Sonntag

Es gab Pokale und Strafen. In der Nachwuchsklasse IDM Supersport 300 wird bereits hart durchgegriffen.

In der IDM Supersport 300 dominierten die Kawasakis vom Team Füsport – RT Motorsports by SKM. Im ersten Rennen setzte sich der Tscheche Petr Svoboda durch und feierte seinen ersten IDM-Triumph. Eigentlich hatte auch sein Teamkollege Inigo Iglesias einen Pokal als Zweiter erhalten, aber er musste ihn wieder abgeben. Die Rennleitung begründete die Entscheidung damit, dass sie Iglesias' Fahrverhalten als unverantwortlich einstufte. Dadurch rutschte Dirk Geiger vom Freudenberg-Team nach vorn. Iglesias verlor aber nur einen Platz. Die Rennleitung griff in Most hart durch. Freudenberg-Fahrer Dustin Schneider wurde nach dem Warm-up am Sonntag in der Startaufstellung drei Plätze nach hinten versetzt, weil an der KTM die Reifensticker nicht ordnungsgemäß angebracht waren. Der Tag wurde noch zum Freudenfest von Iglesias. Der Spanier gewann das Rennen mit nur 0,111 Sekunden Vorsprung vor seinem Teamkollegen Svoboda. Bis zur Endphase war es trotz eines Dreikampfs an der Spitze ungewöhnlich ruhig verlaufen, deshalb hatte Iglesias genug Zeit, sich einen Plan für die letzte Runde auszudenken, wie er selbst sagte. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SBK: OFFENE FRAGE

Wenn die IDM vom 21. bis 23. Juli 2023 auf dem Schleizer Dreieck gastiert, werden zwei Rennen in der IDM Sidecar ausgetragen. Dennoch lässt es sich eine gute Handvoll WM-Teams nicht nehmen, im Jahr des 100-jährigen Jubiläums der Strecke trotzdem anzutreten und als Gastfahrer in der IDM zu starten. Alles deutet auf ein gut gemixtes Starterfeld hin. Absichtserklärungen gibt es von Ben Birchall/Tom Birchall, Bennie Streuer/Kevin Kölsch, Sam Christie/Tom Christie, Pekka Päivärinta/Ilse de Haas, Harry Payne/Kevin Rousseau, Tim Reeves/Mark Wilkes.

IDM SBK: BELOHNUNG

Robert Bösen aus Saarbrücken hat den Preis gewonnen. Der 23-Jährige ist Deutschlands bester Auszubildender zum Zweiradmechatroniker des Jahres 2022 (Yamaha Klein, Dillingen). Ihm winkte als Belohnung ein Wochenende auf der Rennstrecke in einem IDM-Team. Die BMW-Marketingabteilung reservierte ihm einen Platz für zwei Tage bei GERT56 in Most, wo Bösen auch mit anpacken durfte.

IDM SBK: GASTSTART

Es ist im Gespräch, dass Markus Reiterberger beim IDM-Finale in Hockenheim Gastfahrer ist.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Most (CZ): 25.06.2023; 11. IDM-Lauf; 67,392 km über 16 Runden; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	Honda	25.11,855 min
2.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	+ 2,776 s
3.	Hannes Soomer (EW)	Honda	+ 4,249 s
4.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+ 5,608 s
5.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+ 6,473 s

Most (CZ): 25.06.2023: 12. IDM-Lauf; 67,392 km über 16 Runden; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	25.18,901 min
2.	Florian Alt (D)	Honda	+1,460 s
3.	Bastien Mackels (NL)	Yamaha	+4,035 s
4.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki	+4,954 s
5.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	+16,429 s

PUNKTESTAND

1.	Alt	140 Punkte
2.	Mackels	85
3.	Soomer	84
4.	Hobelsberger	79
5.	Mikhalchik	75
6.	Kovacs	52
7.	Finsterbusch	47
8.	Steinmayr	47
9.	Schmidt	43
10.	Leonov	30
11.	Krzemien	29
12.	Jähnig	27
13.	Mercado	26
14.	Kartheininger	22
15.	Fröde	14

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Most (CZ): 25.06.2023; 11. IDM-Lauf; 58,968 km über 14 Runden; 26 Fahrer gestartet, 22 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Oliver Bayliss (AUS)	Ducati	22.27,795 min
2.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+8,576 s
3.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+8,657 s
4.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+15,516 s
5.	Michal Prasek (CZ)	Triumph	+21,460 s

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			

Wegen Rennabbruch nicht gewertet

PUNKTESTAND

1.	Smits	110 Punkte
2.	Van der Voort	79
3.	Kofler	78
4.	De Vleeschauwer	53
5.	Gradinger	49
6.	Prasek	43
7.	Merckelbagh	37
8.	Orgis	36
9.	Stadelmann	35
10.	Beinlich	32
11.	Rörig	28
12.	Zuda	27
13.	Feigl	26
14.	Kocourek	21
15.	Raemy	17

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Most (CZ): 24.06.2023; 11. IDM-Lauf; 46,332 km über 11 Runden; 35 Fahrer gestartet, 30 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki	19.47,708 min
2.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,984 s
3.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+0,226 s
4.	Walid Khan (NL)	KTM	+9,289 s
5.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+9,331 s

Most (CZ): 25.06.2023; 12. IDM-Lauf; 46,332 km über 11 Runden; 35 Fahrer gestartet, 30 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	19,52,163 min
2.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki	+0,111 s
3.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,143 s
4.	Walid Khan (NL)	KTM	+0,583 s
5.	Ferre Fleerackers (B)	Kawasaki	+0,617 s

PUNKTESTAND

1.	Iglesias	115 Punkte
2.	Khan	96
3.	Schneider	86
4.	Svoboda	72
5.	Geiger	63
6.	Fleerackers	58
7.	Lehmann	45
8.	Bijman	44
9.	Siebdrath	43
10.	Tonn	36
11.	Beekmans	27
12.	Szamado	26
13.	Svendsen	24
14.	Molenaar	23
15.	Alberto	21

ERGEBNIS WM SIDECAR

Most (CZ): 24.06.2023; 11. WM-Lauf; 42,120 km über 10 Runden; 17 Fahrer gestartet, 13 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Birchall/Birchall (GB)	Honda	17.06,295 min
2.	Päivärinta/De Haas (FIN/NL)	LCR Yamaha	+1,437 s
3.	Christie/Christie (GB)	LCR Yamaha	+1,732 s
4.	Ellis/Clement (GB/F)	LCR Yamaha	+2,028 s
5.	Kershaw/Charlwood (GB)	LCR Yamaha	+2,340 s

Most (CZ): 25.06.2023; 12. WM-Lauf; 7,604 km über 17 Runden; 15 Fahrer gestartet, 10 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ellis/Clement (GB/F)	LCR Yamaha	28.59,401 min
2.	Birchall/Birchall (GB)	Honda	+0,279 s
3.	Christie/Christie (GB)	LCR Yamaha	+1,285 s
4.	Payne/Rousseau (GB/F)	ARS Yamaha	+1,620 s
5.	Kershaw/Charlwood (GB)	LCR Yamaha	+1,759 s

PUNKTESTAND

1.	Birchall	140 Punkte
2.	Ellis	112
3.	Christie	75
4.	Kershaw	69
5.	Sattler	53
6.	Payne	52
7.	Päivärinta	49
8.	Reeves	46
9.	Streuer	33
10.	Peugeot	27
11.	Göttlich	27
12.	Cable	25
13.	Archer	20
14.	Holden	18
15.	Biggs	11

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Speedway Grand Prix Gorzow

Bis zum physikalisch Machbaren

In einem unglaublich dramatischen Finale im polnischen Gorzow gewann der Pole Bartosz Zmarzlik seinen dritten GP in dieser Saison und bewies eindeutig, warum er die absolute Nummer eins ist.

Von: **Andreas Fahldiek**

QUASCHNING

Zmarzlik (gelb) gewinnt, der Rest (Wozniak rot, Doyle weiß) strauchelt

Titelverteidiger Zmarzlik unterstrich beim fünften GP dieser Saison erneut ganz deutlich, dass es nur einen Anwärter auf den Titel gibt. Er bleibt die Benchmark dieser Weltmeisterschaft. Den Vorsprung auf seinen ärgsten Verfolger, Jack Holder, konnte der 28-Jährige von zwölf auf 21 Punkte ausbauen. Holder blieb weit unter seinen Möglichkeiten. Erst ein Sieg in Heat 19 ermöglichte dem Australier das erste Halbfinale, in dem er aber als Dritter ausschied. Von den weiteren Polen zeigte sich nur Maciej Janowski mit zehn Vorlaufpunkten einigermaßen erholt. Doch auch er scheiterte glanzlos im ersten Semifinale.

Patryk Dudeks und Mikkel Michelsens Leistungen waren absolut inakzeptabel. Besonders vom neuen dänischen Meister hatte man mehr erwartet. Der Bahnbelag des 329 Meter kurzen Ovals änderte sich im Vergleich zum Qualifying (nur Stunden zuvor) erheblich und gab Anlass zu Diskussionen. Fast unisono bemerkten die Fahrer, dass die Bahn am Abend viel glatter war. Auch ließ der Belag nur wenige gute Linien zu. Im Vergleich zum SGP2 am Vorabend war die Bahn zwar viel trockener, aber die gefahrenen Zeiten waren deutlich langsamer.

Höhepunkt war das Finale, das gleich dreimal gestartet werden musste. Jason Doyle wurde im zweiten Versuch nach einer leichten Berührung mit Freddie Lindgren disqualifiziert. Zmarzlik kam beim zweiten Restart schlecht aus den Bändern. Dann aber begann vor 17 000 Zuschauern die Zmarzlik-Show. Nachdem er Lindgren schnell passieren konnte, jagte er Leon Madsen. Der Weltmeister fuhr die letzte Gegengerade bis zum physikalisch Machbaren und drängte sich dann in der letzten Kurve innen an Madsen vorbei. ■

SPEEDWAY-WM

Gorzow (PL), 24. Juni

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	13 Punkte
2.	Leon Madsen (DK)	11
3.	Fredrik Lindgren (S)	10
4.	Jason Doyle (AUS)	10
5.	Robert Lambert (GB)	11
6.	Jack Holder (AUS)	9
7.	Maciej Janowski (PL)	10
8.	Tai Woffinden (GB)	8
9.	Dan Bewley (GB)	7
10.	Max Fricke (AUS)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 10 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	90 Pkte.
2.	Jack Holder	69
3.	Fredrik Lindgren	68
4.	Jason Doyle	68
5.	Leon Madsen	60
6.	Robert Lambert	54
7.	Martin Vaculik (SK)	51
8.	Dan Bewley	49
9.	Tai Woffinden	41
18.	Kai Huckenbeck (D)	1

Langbahn-WM-Challenge La Reole

Qualifiziert ins Hospital

„Bomber“ Harris setzte seinen Siegeszug fort und und gewann den Langbahn-GP-Challenge in La Reole. An der Qualifikation des Deutschen Michael Härtel für 2024 klebt ein dicker Wermutstropfen.

Von: **Thomas Schiffner**

Der schon 40-jährige Chris Harris schwebt auf Wolke sieben: Nach seinen Gala-Auftritten in Bielefeld und beim GP in Ostrow gewann er auch den Langbahn-WM-Challenge in Südfrankreich und sicherte sich als Erster das GP-Ticket für die WM 2024. Der Brite zog als Bester in die Semis ein. Der 25-jährige Michael Härtel, der seine Rückkehr in die Langbahn-WM starten möchte, begann mit einem technischen Ausfall, ließ dann aber vier starke Heatsiege folgen. Als Zweiter hinter Harris im Semifinale zog der Dingolfinger als Drittbester nach Harris und Dave Meijerink vor Jordan Dubernard und Andrew Appleton ins Finale ein, das aber bereits die GP-Qualifikation bedeutete. Doch ausgangs der ersten Kurve hatte Härtel nach einer Kollision einen üblen Crash und musste ins Krankenhaus eingeliefert werden. Er kam ohne äußere Verletzungen davon. Nach Redaktionsschluss (Montag) wurde er auf evtl. Kopfverletzungen gescannt. Den Wiederholungslauf gewann Harris vor der Überraschung des Tages, Dave Meijerink, Appleton und Dubernard. Max Dilger und Exweltmeister Jannick de Jong hatten aus Verletzungsgründen absagen müssen. Stephan Katt kam ins Semifinale, wurde aber nur Zehnter, Rookie Daniel Spiller Zwölfter. ■

VELDHUIZEN

LANGBAHN-WM-QUALI

Challenge La Reole (F), 24. Juni

	Qualifiziert für WM 2024:	
1.	Chris Harris (GB)	26 Punkte
2.	Dave Meijerink (NL)	23
3.	Andrew Appleton (GB)	20
4.	Jordan Dubernard (F)	20
5.	Michael Härtel (D)	19
	Ausgeschieden:	
10.	Stephan Katt (D)	11
12.	Daniel Spiller (D)	9
19.	Jörg Tebbe (D)	3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

KAWASAKI

Erster Saisonsieg und WM-Rang 2: Romain Febvre (Kawasaki)

Siegesfrust für Febvre

Beim ersten von zwei WM-Läufen im Inselstaat Indonesien setzte sich Romain Febvre (Kawasaki) durch. Der Franzose siegte in Sumbawa vor WM-Spitzenreiter Jorge Prado (GasGas), Platz 3 belegte der Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha). In der MX2-Klasse gewann der 16-jährige Belgier Lucas Coenen auf Husqvarna den ersten GP seiner Karriere mit einem rein belgischen Podium.

Von: **Frank Quatember**

Nach Teutschenthal kam die Hiobsbotschaft, dass KTM-Star Jeffrey Herlings mit gebrochenem Halswirbel einige GPs pausieren muss und damit sein Titeltraum geplatzt ist. Zur gleichen Zeit verkündete Titelverteidiger Tim Gajser (Honda) die geplante WM-Rückkehr beim Tschechien-GP in Loket. Auch wenn so im Moment alles nach einem WM-Titel für Jorge Prado aussieht – bei noch neun zu fahrenden WM-Läufen ist es viel zu früh, das Fell des Bären schon zu verteilen.

Holeshot-König geschlagen

Das dachte sich im schwülwarmen Sumbawa auch der Franzose Romain Febvre und setzte im Samstags-Qualifying mit dem Laufsieg schon mal ein erstes Ausrufezeichen und eine Kampfansage an Jorge Prado. Und auch der Holeshot am Sonntag beim mit 19 Startern spärlich besetzten ersten Finallauf der MXGP-Klasse ging an den drahtigen Kawasaki-Piloten, der auf der Innenspur ideal in die Startkurve jagte. Prado fand schnell das Hinterrad von Febvre, als Dritter kam der Bülacher Jeremy Seewer auf der Werks-Yamaha aus der Startrunde. Febvre fuhr gewohnt blitzsauber einen Vorsprung heraus und kontrollierte in der Folge das Rennen, doch der Galizier erhöhte die Schlagzahl und blieb

> Schade, ohne den Fehler in Lauf 1 hätte ich mehr Punkte auf Jorge Prado gutmachen können.“
>
> GP-Sieger Romain Febvre

stets in Sichtweite zum Führenden. Das zahlte sich aus, denn in der verflixten Runde 13 rutschte Febvre in einer Bergab-Passage das Vorderrad weg. Prado bedankte sich und fuhr den geschenkten Laufsieg sicher nach Hause. Febvre verteidigte immerhin erfolgreich Platz 2 gegen Seewer, dessen Teamkollege Glenn Coldenhoff knapp als Vierter das Laufpodium verfehlte.

Auch in Moto 2 schnappte Febvre dem siegverwöhnten Prado den Holeshot vor der Nase weg. Und ganz frech quetschte sich der Schweizer Guillod auch noch in der zweiten Kurve zwischen die WM-Favoriten auf Position 2. Das nutzte Febvre clever aus, fuhr erneut einen Vorsprung heraus und diesmal fehlerlos zum Lauf- und GP-Sieg.

16-jähriger Coenen siegt

Prado benötigte ganze vier Runden, um Valentin Guillod zu passieren und musste sich in der Schlussphase noch dessen Landsmann Jeremy Seewer geschlagen geben. Der bejubelte nach dem Sieg in Frankreich sein zweites GP-Podium 2023: „Das fühlt sich gut an! Trotz einem schwierigen Start und der brutalen Hitze konnte ich sofort aggressiv pushen und am Ende sogar noch Jorge kassieren. Es ändert zwar nicht die Gesamtwertung, aber es ist schön, dass sich unsere harte Arbeit gelohnt hat.“

Enttäuscht war dagegen Romain Febvre trotz des ersten Tagessieges und damit aktuell Platz 2 in der WM-Tabelle: „Schade, ohne den Fehler in Lauf 1 hätte ich mehr Punkte auf Prado gutmachen können.“

Der 16-jährige Belgier Lucas Coenen ist im Moment das Thema Nr. 1 bei Fans und Fahrern.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INFRONT

Das neue „Wunderkind“: 16-jähriger MX2-Sieger Lucas Coenen (Husqvarna)

Nachdem er in Teutschenthal den Tagessieg nur aufgrund einer defekten Kette verpasst hatte, holte er das Versäumnis in Indonesien nach und gewann beide Läufe. „Hoffentlich hat das mein Vater am TV gesehen“, war der Teenager nach Rennende sichtlich von den Gefühlen überwältigt. „Ich kann nicht beschreiben, wie glücklich ich heute bin.“

Längenfelder ist zurück

In Lauf 1 sah es allerdings lange nach dem Triumph von KTM-Pilot Liam Everts aus, der in Runde 2 Startsieger Jago Geerts die Führung nach dessen Sturz entriss. Die Führung hielt lange, bis Coenen in Runde 15 Everts junior energisch passierte. Simon Längenfelder (GasGas) musste sich nach einem harten Duell um Platz 3 WM-Spitzenreiter Andrea Adamo auf Werks-KTM geschlagen geben. Lauf 2 wurde zur One-Man-Show für Lucas Coenen, der in Kurve 2 seinen Zwillingsbruder Sacha kassierte und dann das Rennen problemlos kontrollierte. Jago Geerts konnte sich nach der heißen Startphase auf Platz 2 schieben, wurde aber nach der Rennhälfte vom entfesselten Liam Everts noch kassiert. ■

NACHRICHTEN

QUASCHNING

SGP2: WIEDER DER TITEL-VERTEIDIGER

Norick Blödorn, einziger Deutscher beim zweiten Rennen der SGP2-Serie am Vorabend des Speedway-GP in Gorzow, begann stark, baute dann aber – auch verletzungsbedingt – ab. Im zweiten Halbfinale schied er unglücklich als Dritter aus und wurde Sechster. Nach seinem Sieg in Prag bot Titelverteidiger Mateusz Cierniak eine erneute Gala-Show. Erst in der letzten Runde des Finales konnte sich der Pole an die Spitze fahren. Trotz widrigen Wetters konnte er zuvor den elf Jahre alten Bahnrekord von Niels Kristian Iversen unterbieten. Zweiter wurde der Australier Keynan Rew vor dem Dänen Emil Breum.

NEUER MXGP-TERMIN GROSSBRITANNIEN

Eine Planänderung gab WM-Promoter Infront Moto Racing bekannt. Danach verschiebt sich der Termin für den GP von Großbritannien um eine Woche und findet nun bereits am 23. und 24. September statt. Davon betroffen ist das deutsche ADAC MX Masters-Finale in Dreetz. Einige Piloten gehen in beiden Serien an den Start.

LANDSHUT NACH HEIMSIEG AUF PLATZ 4

Die Landshut „Devils“ gewannen am Sonntag ihr Heimrennen der 1. Polnischen Speedway-Liga gegen Lodz mit 49:40, obwohl Norick Blödorn nach Sturz in seinem ersten Lauf ausschied. Der Junior startete bereits mit einer Beinverletzung, kam aber glimpflich davon. Der ACL belegt in der Ligatabelle nach elf von 14 Rennen Platz 4.

MOTOCROSS-GP SUMBAWA/MXGP

Sumbawa (RI): 25. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 17 Runden à 1,740 km (= 29,580 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	35.18,962 min = 50,255 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 3,627 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 4,956 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 16,790 s
5.	Ruben Fernández (E)	Honda	17	+ 23,998 s
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 32,073 s
7.	Alberto Forato (I)	KTM	17	+ 37,236 s
8.	Benoît Paturel (F)	Yamaha	17	+ 44,659 s
9.	Mitchell Evans (AUS)	Kawasaki	17	+ 1.00,621 min
10.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 1.04,957 min

Sumbawa (RI): 25. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet, 17 Runden à 1,740 km (= 29,580 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	35.57,623 min = 49,354 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 2,463 s
3.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 14,192 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 18,102 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 32,890 s
6.	Ruben Fernández (E)	Honda	17	+ 45,801 s
7.	Mitchell Evans (AUS)	Kawasaki	17	+ 57,181 s
8.	Alberto Forato (I)	KTM	17	+ 1.03,972 min
9.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 1.07,599 min
10.	Alwin Östlund (S)	Honda	17	+ 1.11,338 min

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	505 Punkte
2.	Romain Febvre	404
3.	Jeffrey Herlings (NL)	386
4.	Ruben Fernández	374
5.	Jeremy Seewer	371
6.	Glenn Coldenhoff	346
7.	Calvin Vlaanderen	324
9.	Valentin Guillod	229
19.	Tom Koch (D)	88
21.	Maximilian Spies (D)	53

1.	GasGas	511 Punkte
2.	Yamaha	499
3.	KTM	458

MOTOCROSS-GP SUMBAWA/MX2

Sumbawa (RI): 25. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 17 Runden à 1,740 km (= 29,580 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	36.03,223 min = 49,227 km/h
2.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 5,592 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 14,758 s
4.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 19,960 s
5.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 28,771 s
6.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 32,031 s
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 33,749 s
8.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 35,555 s
9.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 1.00,831 min
10.	Jan Pancar (SLO)	KTM	17	+ 1.14,278 min

Sumbawa (RI): 25. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 16 Runden à 1,740 km (= 27,840 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	16	34.26,014 min = 48,511 km/h
2.	Liam Everts (B)	KTM	16	+ 3,873 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	+ 4,923 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	16	+ 5,276 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	16	+ 12,868 s
6.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	16	+ 19,428 s
7.	Andrea Adamo (I)	KTM	16	+ 29,614 s
8.	Jan Pancar (SLO)	KTM	16	+ 38,272 s
9.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	16	+ 43,455 s
10.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 50,453 s

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	439 Punkte
2.	Thibault Benistant	434
3.	Kay de Wolf	417
4.	Jago Geerts	381
5.	Liam Everts	381
6.	Roan van de Moosdijk	373
7.	Lucas Coenen	315
8.	Simon Längenfelder	295
20.	Mike Gwerder	43
24.	Marcel Stauffer	31

1.	Yamaha	524 Punkte
2.	Husqvarna	501
3.	KTM	474

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Alfa Romeo Spider 3.2 JTS V6 24V Q4, 260 PS, Allrad, EZ 2009, 73000 km, 42.000,– €. Tel. 0173/3429100

Bentley

2019 Bentley Continental GTC W12 Mulliner, First Edition, erst 20.610 km, 1. Hand, Bentley Anschlussgarantie, € 274.500,- MwSt. awb. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Ferrari

1984/96 Ferrari Testarossa, nur Top-Zustand, mit Historie & Zubehör. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

1969/74 Ferrari Dino 246 GT/S, Zustand 1 oder 2 ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel.02402/768989 H

328 GTS/1989, 80.000 km, ABS, H-Kennz., schwarz, Leder grau, TÜV + Service neu, 82.500,- € Inzahl. mögl. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60357

Jaguar

Jaguar XJ8 LWB, Bj. 2005, 166000 km, Leder Cashmere (beige), Luxus-Youngtimer, Voll-Alu, Vollausstattung, seriöser Vorbesitz mit Historie, rostfrei, kein Wartungsstau, ca.15000,- € investiert! Zuverlässiger Daily Driver, seit 8 Jahren in meinem Besitz, TÜV auf Wunsch neu, Winterreifen auf Jaguar-Felge 5-Stern inklusive. Von Privat, VB.16.400,- €. Tel. 0172/2829322

1954 Jaguar XK120 OTS, "Barris"-Front, C-Type Zylinderkopf, Leder-Schalensitze, dokumentierte Restauration, € 126.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Aventador SV LP 750-4 | 1 von 600, EZ 08/2018, 775 km, 552 kW (751 PS), Fahrzeugnr. GLA04508, Nero Aldebaran, 595.000,- € von privat. 20457 Hamburg, Tel. 040-34962843

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60419

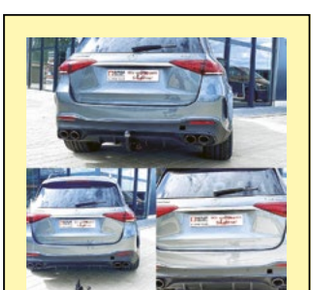
Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes

1971 Mercedes 280 SE 3.5 Cabrio, 1. Hand, Deutsches Fahrzeug, All Matching, wohl letztes Auto der Serie! Sonderpreis: € 275.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60407

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

991 Coupé PDK, 09/2018, 18.500 km, 1. Hd., 272 kW (370 PS), racinggelb, schwarz, neuwertig, Garantie, 99.500,- € + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60355

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, cargold-collection.com H

964 Carrera 2 Targa, Schaltgetriebe, EZ 08/93, dt. Fzg., 1. Hd., orig. nur 41500 km, PZ-Scheckheft, unfallfrei, absol. Werks-Original, 145.900,- Euro. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 oder 0172/7214436, www.AT-sportwagen.de H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

sehäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

VW

Käfer 1302 LS, EZ 1972, Zustand 2, Motorüberholung neu, voll funktionsfähig / Fahrspaß pur !! 26.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60431

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 29/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

HYUNDAI

Neuville schreckt die Herde auf: Schon in der Fahrschule lernt man eigentlich, sich Zebrastreifen langsam zu nähern

Den Nagel auf den Kopf getroffen

Essay 24h-Rennen Le Mans
MSa 28/2023

Schon seit ewiger Zeit schätze ich die Beiträge Ihrer Zeitung. Jede Woche freue ich mich über die Lektüre der elektronischen Zeitschrift, denn ich kann diese ja auch überall mit hinnehmen.

Marcus Schurig ist nicht umsonst verantwortlicher Redakteur. Seine Ausführungen in jeder Ausgabe im Editorial sind ein Pflichtteil meiner Lektüre. Seine Ausführungen zur 100. Edition des Le-Mans-Spektakels sind auch wieder eine besondere Bemerkung wert. Seine zehn Gebote in der Ausgabe 28 sind einfach stark geschrieben, er traf den Nagel auf den Kopf. Das ewige Trauerspiel um die BOP-Regeln ist längst lästig geworden. Ohne den Zuwachs durch die Kollegen aus Amerika wäre das Rennen wieder nur mit zwei oder drei Herstellern über die Bühne gegangen. So stand zum Jubiläum eine Vielzahl von Fahrzeugen am Start. Das Wetter spielt im Motorsport eine entscheidende Rolle, hier war es genauso. Sicher kam ein Großteil der ersten Spannung durch die Unfälle und deren Konsequenzen. Dass Toyota Probleme hatte und sich am Ego verletzt sieht, wirkt deplatziert. Sich eingeschnappt in Schmollstimmung zum Fototermin zu begeben, ist niveaulos.

Porsche hat jahrelang dominiert, nun ist diese Phase offenbar vorbei. Ferrari hat verdient gewonnen, basta und gut. Wie so oft sollte man auf den US-Sport hören – und schleunigst Einheitsteile in der Topklasse einführen.

Hartmut Klein
D-06526 Sangerhausen

Gaudi Super Vau

80. Geburtstag Poldi
MSa 28/2023

In Ihrem Bericht zum runden Geburtstag von Prinz Leopold von Bayern haben Sie die Einsätze in der Formel Super Vau „vergessen“. Das waren die wilden Zeiten der Formel Super Vau Mitte der 70er-Jahre, an der viele Fahrer aus Skandinavien teilnahmen. Soweit ich mich erinnern kann, fuhr er im Team Uwe Moden Racing, Keke Rosberg war auch Teil der Mannschaft.

Alfred Heptig
D-77871 Renchen

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 30. Juni		
09.55	Formel 3 Spielberg, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Spielberg, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	Formel 1 Spielberg, Freies Training **LIVE**	ORF 1
13.15	Formel 1 Spielberg, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 3 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
15.50	Formel 2 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
16.45	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.55	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF info
19.50	24h-Rennen Spa, Superpole (Aufz.)	Sky Sport F1*
Samstag, 01. Juli		
09.30	F1 Academy Zandvoort, Highlights	Sky Sport F1*
09.45	Formel 3 Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
11.45	Formel 1 Spielberg, Sprint-Qualifying **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
11.55	Formel 1 Spielberg, Sprint-Qualifying **LIVE**	SRF 2
12.55	Jochen Rindt (Dokumentation)	ORF 1
13.35	Formel 2 Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
14.10	SBK-WM Donington, Superpole **LIVE**	Servus TV
15.00	SBK-WM Donington, 1. Rennen **LIVE**	Serv. TV/ES 2*
15.30	F1 Spielberg, Sprint **LIVE** (Start: 16.30)	Sky Sport F1*
16.00	F1 Spielberg, Sprint **LIVE** (Start: 16.30)	ORF 1
16.00	SSP-WM Donington, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
16.15	F1 Spielberg, Sprint **LIVE** (Start: 16.30)	SRF info
20.00	24h-Rennen Spa, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 02. Juli		
08.15	Formel 3 Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
09.45	Formel 2 Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
11.00	Supercup Spielberg, Rennen **LIVE** (11.40)	Sky F1*/ORF 1
11.30	Supercup Spielberg, Rennen **LIVE** (11.40)	Sky F1*/ORF 1
ab 12.25	F1 Spielberg, Rahmenprogramm **LIVE**	ORF 1
13.30	F1 Spielberg, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Sky Sport F1*
14.20	F1 Spielberg, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	ORF 1
14.30	F1 Spielberg, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	SRF 2
16.10	SBK-WM Donington, SP Race **LIVE**	Servus TV
17.00	SBK-WM Donington, 2. Rennen **LIVE**	Serv. TV/ES 2*
19.30	IndyCar Mid-Ohio, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
23.00	NASCAR Cup Series, Chicago **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 03. Juli		
00.00	SSP-WM Donington, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Donnerstag, 29. Juni		
18.10	24h Spa, Pre-Qualifying **LIVE**	YouTube
21.20	24h Spa, Qualifying **LIVE**	YouTube
Freitag, 30. Juni		
14.40	Formula Regional Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
15.35	24h Spa, Superpole **LIVE**	YouTube
18.25	GT4 Europe Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Samstag, 01. Juli		
ab 08.00	Le Mans Classic, der Samstag **LIVE**	motorsport.tv
09.15	Formula Regional Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 09.30	ADAC RW Nürburgring, der Samstag **LIVE**	YouTube
13.00	GT4 Europe Spa, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
16.05	24h Spa, Rennen **LIVE** (Start: 16.30)	YouTube
Sonntag, 02. Juli		
ab 08.00	ADAC RW Nürburgring, der Sonntag **LIVE**	YouTube
ab 11.00	JuniorGP Portimão, der Sonntag **LIVE**	YouTube
ab 12.15	Le Mans Classic, der Sonntag **LIVE**	motorsport.tv

*kostenpflichtig

Vorschau

RED BULL

Formel 1: Reißt die Red-Bull-Serie ausgerechnet beim Heimspiel in Österreich?

AUDI

24h Spa-Francorchamps: In den Ardennen startet wieder die große GT3-Party

WORLDSBK

Superbike-WM: Gewinnt Rea (#65) bei seinem Heim-Rennen in Donington?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
01./02.07.	IGTC/GTWC Europe, 24h Spa	B
01./02.07.	NASCAR Xfinity/Cup, Chicago	USA
01./02.07.	ADAC Racing Weekend, Nürburgring	D
01./02.07.	Le Mans Classic, Le Mans	F
02.07.	Formel 1/F2/F3, Spielberg (+ Supercup)	A
02.07.	Rallycross-WM, Höljes	S
02.07.	IndyCar Series, Lexington/Mid-Ohio	USA
Motorrad		
01.07.	Supercross-WM, Birmingham	GB
01.07.	Grasbahn-EM (Semi), Tayac	F
01.07.	Speedway-U21-DM, Ludwigslust	D
01./02.07.	Superbike-/Supersport-WM, Donington Park	GB
01./02.07.	Enduro-WM, Gelnica	SK
01./02.07.	JuniorGP/Moto2-EM, Portimão	P
01./02.07.	Supermoto-DM, Wittgenborn	D
02.07.	Motocross-WM, Lombok	RI
02.07.	Speedway-Bundesliga, Brokstedt vs. Stralsund	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GRÜSSE AUS MONACO

SPITZENSPORT ALS GRADMESSER: DER MOTORSPORT KITZELT AUS RENNFAHRZEUGEN DIE MAXIMALE PERFORMANCE. UND DIE FORMEL 1 IST DIE HÖCHSTE RENNSPORTKATEGORIE UND DAMIT DAS ULTIMATIVE VORBILD BEI DYNAMIK UND PERFORMANCE. SPORT AUTO ENTHÜLLT DIE TECHNIK-GEHEIMNISSE DER FORMEL 1 UND DIE NEUESTEN TRENDS.
SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.